

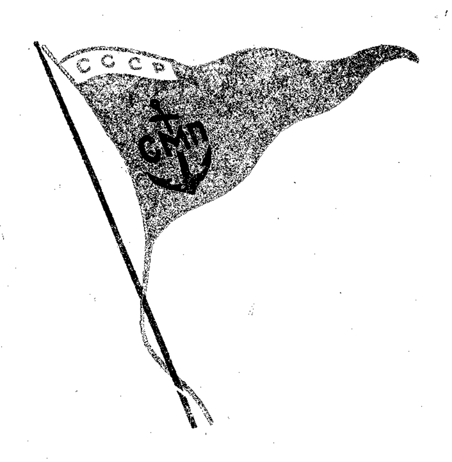
Советская Арктика

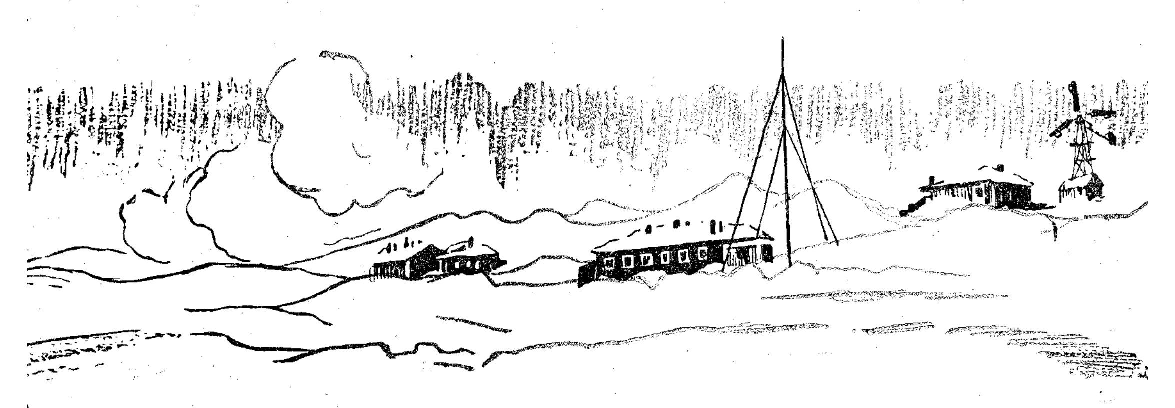
ДА ЗДРАВСТВУЕТ
XXII ГОДОВЩИНА
ВЕЛИКОЙ ОКТЯБРЬСКОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ
РЕВОЛЮЦИИ в СССР.

№ 11

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика





ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРИ СНК СССР И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Издательство Главсевморпути

ЛЕДОКОЛ «СЕДОВ»

Капитану БАДИГИНУ

Помполиту ТРОФИМОВУ

Во вторую годовщину дрейфа шлем всему экипажу «Седова» большевистский привет. Желаем вам здоровья, победоносного преодоления всех невзгод, возвращения на родину закаленными борьбой с трудностями Арктики.

Жмем ваши руки, товарищи!

По поручению ЦК ВКП(б) и СНК СССР

И. СТАЛИН ***В. МОЛОТОВ***

МОСКВА, КРЕМЛЬ —

Товарищам СТАЛИНУ и МОЛОТОВУ

Дорогие Иосиф Виссарионович и Вячеслав Михайлович!

Нет слов выразить благодарность великой Коммунистической партии, Советскому правительству за внимание, повседневную отеческую заботу, оказываемую нам, нашим семьям на протяжении всего дрейфа. Твердо заверяем Вас, что приложим все силы и с большевистской настойчивостью советских людей закончим наш дрейф по-сталински безупречно. Дружная сплоченная работа экипажа, горячее желание оправдать доверие любимой Родины и Ваше имя, товарищ Сталин, делают нас непобедимыми.

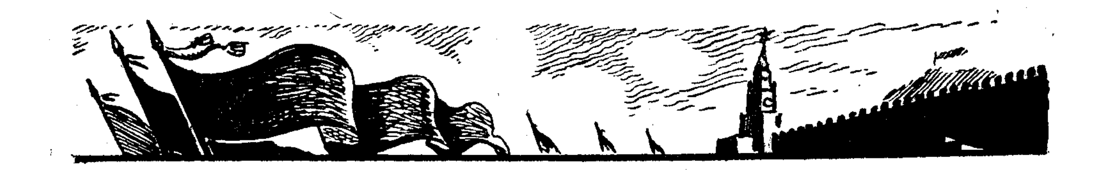
По поручению экипажа «Г. Седов» —

Капитан БАДИГИН

Помполит ТРОФИМОВ



В. И. Ленин на проводах частей Красной Армии
на западный фронт в 1920 г.



XXII ГОДОВЩИНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

Доклад тов. В. М. МОЛОТОВА на торжественном заседании Московского Совета 6 ноября 1939 г.

Товарищи! Годовщина Октябрьской Революции всегда давала и сегодня снова дает нам возможность отметить крупные успехи Советского Союза за пройденный период. Будто под счастливой звездой родилась Советская власть, если мы, советские люди, можем делать это в каждую годовщину Октябрьской Революции. Но вы, товарищи, согласитесь, что дело, конечно, не в какой-то «счастливой звезде» и совсем не в помощи небес большевикам, а в том, что со времени Октябрьской Революции народы нашей страны сбросили с себя власть буржуазии, освободились от гнетущих пут капитализма и потому стали способны на великие дела и на чудеса творчества новой жизни.

I

ПУТИ КАПИТАЛИЗМА И СОВЕТСКИЙ СОЮЗ

Октябрьская Революция вырвала нашу страну из капиталистического общества, и с тех пор образовалось два мира: старый — мир капитализма, который охватывает все капиталистические страны и подвластные им колонии и полуколонии, и новый — мир социализма, рожденный Советской властью в нашей стране. Подгнивший и дряхлеющий капитализм смотрит уже назад и явно доживает свой век. Рожденный Октябрьской Революцией новый мир, набирая с каждым днем новые силы, все выше поднимает свою голову.

Капитализм живуч, хотя он находится уже не в полосе подъема, а в периоде своего упадка. Капитализм цепляется за все, чтобы продлить свое существование. Но что он несет народам капиталистических стран и на что он способен в наше время?

Капитализм, собравший и сконцентрировавший в руках узкой верхушки буржуазного общества огромные богатства, не дает и не может дать правильного пути использования этих богатств в интересах народных масс, в интересах трудящихся. Накопление этих богатств в руках немногих крупнейших капиталистов, банкиров и денежных королей порождает лишь бешеную конкуренцию и борьбу за власть в господствующих классах современного капиталистического общества как внутри этих стран, так и между капиталистическими госу-

дарствами. В верхушке такого общества, живущего погоней за новыми и новыми богатствами и не терпящего на этом пути никаких препятствий, могут существовать лишь волчьи правила жизни и общественной морали и полное пренебрежение ко всем и всяким интересам широких масс трудящегося населения.

Рабочим, крестьянам и широким слоям интеллигенции остается влачить свою долю полуголодного существования, существования забитых и подневольных людей без проблеска лучшей жизни при капитализме. Напротив, капитализм порождает все новые экономические кризисы, убийственную безработицу в городах, беспросветные голодовки в деревнях, увеличение тягот национального и колониального рабства для многих сотен миллионов людей и нескончаемые кровавые войны, без которых капитализм не может существовать. Недавно еще, в годы от 1929 до 1933, капиталистические страны пережили тягчайший мировой экономический кризис со всеми его бедствиями, безработицей и упадком материальной жизни народных масс города и деревни. Едва более или менее схлынул этот тягчайший кризис, как с 1937 года начался новый экономический кризис, захвативший ряд крупнейших капиталистических государств, вплоть до самых богатых из них, как Соединенные Штаты Америки, Англия, Франция.

Нужны ли еще доказательства, что накопление несметных богатств верхушкой капиталистического общества не дает никакого просвета к улучшению жизни народных масс. Нужны ли еще доказательства того, что внутренние дела в странах капитализма из рук вон плохи, что здесь естественно накопляется недовольство в эксплоатируемых и угнетенных массах и подготовляются непредотвратимые новые взрывы народного гнева против власти капитала. В разной форме, но во всех капиталистических странах это имеет место.

Чем больше мы узнаем о внутреннем положении и о внутренних противоречиях в странах капитализма, тем нам становится яснее, почему в последнее время буржуазные страны все больше ищут выход из создавшегося положения во внешних авантюрах, в захватах и ограблении чужих земель и колоний, в новых переделах мира путем войны. Даже самые богатые и, так сказать, ожиревшие от нахапанных богатств страны не находят в своих внутренних силах выхода из создавшегося положения, да они и не способны искать выхода, сколько-нибудь удовлетворяющего народные массы. Как видно, источник дальнейшего подъема внутренних сил современного капиталистического общества более или менее исчерпан и вообще подходит к концу. В этом следует видеть коренную причину новых внешних авантюр империалистических держав. В этом заключается действительный корень современных войн, число и размах которых растут на наших глазах.

В вышедшем в прошлом году известном курсе «Истории ВКП(б)» и в докладе тов. Сталина на XVIII партийном съезде была дана яркая картина второй империалистической войны, захватившей в последние годы ряд стран Европы и Азии. Как известно, с тех пор эта война не пошла на убыль, а, наоборот, значительно увеличила свой размах.

Что мы имеем к сегодняшнему дню?

На Востоке вот уже третий год идет война между Японией и Китаем. Это означает, что в войну втянута Япония с населением в 72 миллиона, а также колонии Японии с населением в несколько



десятков миллионов человек. Это означает также участие в этой войне Китая с населением в 450 миллионов человек. Таким образом, около 570 миллионов человек в той или иной мере втянуты в империалистическую войну в Азии. Эта война уже вызвала миллионы человеческих жертв, разорение многих городов и нескольких тысяч деревень Китая, причем так и не видно конца кровавым жертвам и громадным бедствиям.

В последние месяцы вспыхнула большая война и на Западе. В этой войне участвуют — с одной стороны, Англия и Франция, которые все больше втягивают в войну не только свое собственное население, но и население своих доминионов и колоний,— а, с другой стороны,— Германия, второе по величине государство Европы. Это означает, что в войну на Западе,— если считать, что и колонии Англии и Франции в той или иной мере привлечены к участию в войне,— втянуто до 750 миллионов человек.

Получается, что на Западе и на Востоке, даже не считая колоний, втянуто в войну уже около 700 миллионов человек, а вместе с колониями это составит свыше 1 300 миллионов человек. Таким образом, больше половины населения земного шара, насчитывающего 2.120 миллионов человек, в той или иной степени уже втянуто в войну в Европе и Азии.

Таково главное, если можно так выразиться, «достижение», с которым капиталистический мир пришел к сегодняшнему дню.

Несмотря на это, нельзя сказать, что дальнейший размах войны уже приостановлен. Дело обстоит совсем напротив. Правда, вышла маленькая осечка. Сорвались кое-какие планы по расширению войны, например, путем втягивания в войну и Советского Союза. Мы, советские люди, еще раз во-время показали, что мы живем не чужим, а своим умом. **(Аплодисменты. Голоса: «Правильно»).**

Но, если говорить о капиталистическом мире, то сейчас идет напряженнейшая борьба воюющих держав за увеличение числа своих союзников, за привлечение на свою сторону нейтральных стран. Нельзя закрывать глаз на то, что втягивание в орбиту войны нейтралов проводится весьма активно и уже имеет известные результаты. Этим подготовляется дальнейшее расширение поля, охваченного войной. Известно, например, какие серьезные вопросы породило заключение пакта о взаимопомощи Англии и Франции с Турцией. Развертывается борьба за втягивание в орбиту войны некоторых Балканских стран, отдельных стран Скандинавии, а также других государств. Если европейской войне суждено затянуться,— а правящие круги Англии и Франции делают все именно для этой затяжки и разжигания войны, чтобы использовать ее в интересах укрепления своего мирового господства и закрепления за собой своих многочисленных колоний,— то число нейтральных стран в Европе будет все уменьшаться, а число втянутых в империалистическую войну государств неизбежно будет все увеличиваться. Известно также, что для некоторых стран нейтралитет служит только маской для прикрытия поджигательства и расширения войны, от которой они надеются иметь высокие барыши за счет воюющих народов, за счет их горя, жертв и разорения.

Таким образом, пока не только не видно конца войны в Европе и Азии, но скорее, напротив, страсти вокруг этой войны все разгораются, так как империалистические круги, как видно, окончательно разуверились в возможности улучшения своих внутренних дел и

строят свои расчеты, главным образом, на новых империалистических захватах, на новом переделе мира в пользу наиболее сильных империалистических держав и на том, чтобы разгромить и снять со счетов своих конкурентов и всякие претензии на их колонии и колониальные богатства.

Следовательно, в теперешней войне заложены основания для новой, и уже всемирной, империалистической войны, если, конечно, рабочий класс согласится терпеть продолжение такой политики империалистических держав.

Сегодня мы стоим перед опасностью, что война в Европе, вместе с войной в Азии, превратится,— если этому не будет дан решительный отпор,— в новую, всемирную, кровавую бойню народов. Вот с чем пришел капиталистический мир к сегодняшнему дню.

С другими итогами встречает XXII годовщину Октябрьской Революции Советский Союз. Благодаря последовательному проведению своей мирной политики, СССР, как и раньше, пользуется благами мира, чтобы двигать еще успешнее вперед по пути подъема все отрасли хозяйственного и культурного строительства страны. В свете новых успехов социализма, с которыми Советский Союз пришел к сегодняшнему дню, беспросветный кризис капиталистического общества становится еще более очевидным.

Сравните положение дел в многонациональном Советском Союзе с тем, что произошло в Польше, вчера еще представлявшей собою многонациональное буржуазное государство, построенное на угнетении всех непольских национальностей. Созданное польскими помещиками и капиталистами государство обанкротилось вместе со всеми его руководителями. Буржуазная Польша развалилась, несмотря на обещанные ей «гарантии» некоторых великих держав, показав этим не только свою собственную слабость, но и кое-какое явное неблагополучие в политике определенных держав Европы. Но, если многонациональное Польское государство, построенное вопреки воле самого польского народа, на угнетении непольских национальностей, показало, при первом же испытании, свою слабость, непрочность и несостоятельность, то Советский Союз — многонациональное государство иного типа,— построенный на совершенно другой основе, а именно — на основе равноправия и дружбы всех его национальностей,— показал, наоборот, свою силу и несокрушимую прочность. В СССР обеспечена дружная жизнь всей семьи многочисленных советских народов и неуклонно крепнет морально-политическое единство советского, социалистического общества, что является залогом несокрушимой мощи нашего государства, построенного на основе великих принципов ленинско-сталинской национальной политики, на основе равноправия и братского союза наций, входящих в его состав. **(Аплодисменты).**

Внутренняя крепость, военная мощь и международный авторитет Советского Союза теперь дают себя знать все больше и больше. В результате этого, в связи с распадом Польского государства и успешными действиями нашей Красной Армии, Западная Украина с населением в 8 миллионов и Западная Белоруссия с населением почти в 5 миллионов теперь воссоединены с Советской Украиной и Советской Белоруссией. **(Бурные аплодисменты).** Это — один из самых замечательных успехов нашей внешней политики за последнее время. Это к сегодняшнему дню — один из самых славных наших итогов, которым может гордиться Советский Союз, верный принципам своей

миролюбивой внешней политики и пролетарского интернационализма. **(Аплодисменты).**

Советская Белоруссия увеличилась по своей территории и населению почти в два раза и сделалась государством с 10-миллионным населением, чего не имеют многие европейские государства. Отныне положен конец расщеплению белорусского народа. На всей территории белорусский народ объединен в одно целое, и можно теперь сказать, что Белоруссия полностью воссоединена. То же самое следует сказать и об украинском народе, который в течение многих веков был расколот на части и пережил долгое время тягчайшего национального гнета. Теперь и украинской народ на всей территории объединен в одно целое. Воплотились в жизнь заветные мечты лучших людей украинского народа, принесших делу своего национального освобождения неисчислимые жертвы. Наконец-то, пришло время сказать: отныне Украина воссоединена. **(Аплодисменты).** Надо думать, что Украина, со своими теперешними 39 миллионами жителей и быстрым ростом населения, в скором времени сможет догнать некоторые великие страны, хотя бы ту же Францию, с ее 42-миллионным населением. Выросли наши братские республики — Украина и Белоруссия, а наши братья из Западной Украины и Западной Белоруссии с громадной радостью и верой в свое будущее вступили в ряды советских граждан. **(Продолжительные аплодисменты).** Вырос, тем самым, и весь Советский Союз, продвинув свои границы значительно на Запад. Есть с чем поздравить Советский Союз к XXII годовщине Октября! **(Бурные, долго не смолкающие аплодисменты).**

Мы, разумеется, не должны забывать, что $^9/_{10}$ человечества все еще живет в рамках капиталистического общества, под господством капитализма. Советский Союз составляет меньше, чем $^1/_{10}$ населения земного шара. Но, как видите, капиталистическому миру пришлось в последнее время немного потесниться и отступить **(веселое оживление в зале),** а Советский Союз, с включением в него Западной Украины и Западной Белоруссии, вырос по своей территории, а также по количеству населения — примерно на 13 миллионов человек. На этом основании мы имеем право поздравить народы Советского Союза с тем, что наша советская семья из 170 миллионов превратилась в 183 миллиона советских людей. **(Бурные, продолжительные аплодисменты).**

Итак, сравнение путей развития стран капитализма и Советского Союза говорит не в пользу капиталистического мира, а как раз наоборот.

Еще в начале первой империалистической войны, анализируя теперешнюю, высшую стадию капитализма, Ленин дал гениально-глубокую оценку современного капиталистического мира. Еще тогда Ленин сказал, что при всех своих достижениях в области материальной культуры и техники современный капитализм это — капитализм одряхлевший, паразитический, гниющий на корню. С тех пор прошло, примерно, четверть века и данный Лениным марксистский анализ капитализма получил бесчисленное количество подтверждений практического и научно-теоретического характера. С тех пор обнажились многие зияющие трещины и зловонные гнойники во всем организме капиталистического общества, не говоря уже о том, что Октябрьская Социалистическая Революция практически поставила вопрос об окончательном сломе всей капиталистической системы.

Теперь все говорит за то, что внутренние силы капиталистического общества настолько подточены процессами гниения капитализма, что без войны, без новых и новых внешних империалистических авантюр капитализм не может больше существовать. Подавляющей массе населения капиталистических стран, рабочим, крестьянам, широким слоям интеллигенции капитализм уже не может обеспечить сколько-нибудь сносного и устойчивого положения, несмотря на все огромные богатства, скопившиеся в руках верхушки господствующих классов. Чем больше размеры этих богатств, тем яростнее стремление империалистов к мировому господству и тем непримиримее они в отношении своих конкурентов, с которыми готовы покончить любой ценой за счет своего народа и других народов, но только не уступкой по части своего мирового господства.

Поэтому давно уже забыты прежние речи лидеров буржуазии о том, что первая всемирная империалистическая война будет, вместе с тем, последней войной. Напротив, лидеры современных капиталистических государств, особенно наиболее могущественных из них, и их подпевалы из группы Блюма и Эттли ищут улучшения своих дел и выхода из своих внутренних затруднений в новой империалистической войне. Преступность современной войны лежит на их ответственности, на ответственности тех, кто затягивает и разжигает теперешнюю войну, на ответственности тех, кто не перестает заниматься преступным одурачиванием широких масс, что будто-бы все это делается во имя защиты демократии. Отсюда следует сделать вывод, что от современных заправил капиталистического общества и их «социалистических» приказчиков нельзя ждать добровольного отказа от войны, от ее разжигания и расширения, а, наоборот, можно ждать скорее всего — превращения теперешней войны в Европе и Азии в новую всемирную кровавую бойню народов ради сохранения и укрепления мирового господства заинтересованных империалистических держав.

Всему этому противостоит Советский Союз с его политикой мира, с его горячим стремлением обеспечить скорейшее окончание войны. Из этого видно, что миролюбивая внешняя политика Советского Союза не только отвечает коренным интересам народов нашей страны и интересам союзных нам государств, но и интересам всего человечества, если на самом деле иметь в виду действительно народные массы других государств, а не господствующие кучки заправил империалистических держав. Это означает, что всемерный рост внутренних сил Советского Союза и укрепление его международного авторитета является не только нашим священным долгом, священным долгом всех советских людей, но и отвечает глубоким интересам всех народов, жаждущих мира и скорейшего окончания войны.

Вот почему великие имена — имя Ленина, отца Советского Союза, и имя Сталина, вождя народов СССР **(бурные, долго не смолкающие аплодисменты, переходящие в овацию. Все встают),** произносятся с такой любовью и верой в будущее не только в нашей стране, но и далеко-далеко за пределами Советского Союза. Имена Ленина и Сталина рождают светлые надежды во всех уголках мира и гремят, как призыв к борьбе за мир и счастье народов, к борьбе за полное освобождение от капитализма. **(Продолжительные аплодисменты).**

II

РОСТ ВНУТРЕННИХ СИЛ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Во всем теперь сказывается рост внутренних сил Советского Союза,— в нашем хозяйственном строительстве, в развитии культуры советских народов, в возросшей мощи обороны страны, во всей нашей политике и ее успехах.

В экономической области нами выдвинута программа, осуществление которой означает, что за короткие 10—15 лет мы сможем догнать и перегнать наиболее развитые капиталистические страны также и в экономическом отношении. Этим сказано, что наша страна, несмотря на все успехи и достигнутый громадный подъем технического уровня промышленного производства и транспорта, в экономическом отношении еще стоит позади некоторых капиталистических государств. Но этим сказано также всем нам, советским людям, всем рабочим, крестьянам и интеллигенции Советского Союза, что еще сильнее должны зажечься чувства советского патриотизма в наших сердцах, чтобы не только решить, но и всемерно ускорить решение этой основной экономической задачи СССР.

Сегодня мы можем подвести некоторые итоги развития народного хозяйства за последний год или, точнее говоря, за 10 месяцев 1939 года.

Соответствующие данные, при сравнении с прошлым годом, показывают, что наша **промышленность,** взятая в целом, дает рост на 14,4 процента, а непосредственно крупная промышленность дает рост на 15 процентов. Это значит, что темп подъема нашей промышленности в этом году выше темпа подъема прошлого года, когда промышленность дала также не малый рост, а именно — на 12 процентов. Это значит также, что темп подъема нашей промышленности не только идет на уровне заданий третьей пятилетки, по которой средне-годовой прирост определен в 14 процентов, но и превышает это задание. Выделяется своим ростом продукция машиностроительных и оборонных предприятий. Здесь увеличение достигает 29 процентов. Что же касается непосредственно оборонной промышленности, которая росла усиленными темпами и в прошлые годы, то здесь мы имеем в соответствии с возросшими нуждами нашей обороны еще бо́льшее увеличение, а именно,— скажу уж вам по секрету,— на все 45 процентов. **(Оживление в зале. Аплодисменты).**

Можно сказать, что наша промышленность выполняет свои задачи в основном успешно. Это не снимает, однако, с нас ответственности за совершенно недопустимое отставание таких важнейших отраслей, как металлургия и топливо. Мы бы хотели, конечно, большего роста и нашей легкой промышленности, хотя мы хорошо знаем, что и теперь мы все еще должны отдать безусловное предпочтение нуждам укрепления обороны страны и ее индустриальной мощи. Однако, наша легкая, включая текстильную, промышленность, должно быть, успешно справится с выполнением установленного для нее годового плана.

Дальше, следует отметить наши достижения в области подъема производительности труда в крупной промышленности. Проведение известных мер по укреплению трудовой дисциплины и по приближению руководства промышленностью к самим предприятиям дали уже свои положительные результаты. Если в прошлом году мы имели

увеличение производительности труда в промышленности на 11 процентов, то в этом году у нас имеется увеличение производительности труда с превышением установленного плана, а именно — на 17 процентов. Это означает, что значительно увеличенный, против прошлого года, объем промышленного производства мы сумели выполнить с тем же, и даже с несколько меньшим, составом рабочих, что при недостатке рабочих кадров в нашей стране имеет весьма положительное значение.

В области **сельского хозяйства** за последний год был принят ряд существенных мероприятий по колхозному строительству. Достаточно указать на такие решения партии и правительства, как постановление о мерах охраны общественных земель колхозов от разбазаривания, мероприятия по укреплению трудовой дисциплины в колхозах и весьма важные мероприятия по подъему общественного животноводства в колхозах. Все эти мероприятия проникнуты одной основной мыслью: устранить мелко-буржуазные извращения в практике колхозного строительства, в результате которых частные интересы колхозников зачастую выступают впереди общественных интересов колхозного хозяйства.

Результаты этих мероприятий на лицо. Несмотря на некоторые неблагоприятные климатические условия, мы добились в этом году новых существенных успехов в сельском хозяйстве. Так, сбор по зерновым достиг 6,5 миллиарда пудов, что на 11 процентов превышает сбор прошлого года. По хлопку-сырцу мы имеем дальнейшее увеличение продукции на 5 процентов, по льну — на 16 процентов, по сахарной свекле — на 26 процентов, по картофелю же это увеличение достигает 60 процентов против прошлого года. Идет также неуклонный рост, можно сказать, по всем видам животноводства. Хлебозаготовки в этом году также дали увеличение против прошлого года.

Скажу еще несколько слов о Всесоюзной сельскохозяйственной выставке, тем более, что в будущем году она будет иметь свое продолжение. Выставку посетили почти три с половиной миллиона человек. Ознакомление колхозников и вообще населения с выдающимися достижениями нашего сельского хозяйства будет иметь большое значение для дальнейшего подъема творческой инициативы передовых колхозников и вообще для подъема колхозного хозяйства. Выставка дала возможность многим тысячам колхозников ознакомиться с многочисленными выдающимися достижениями колхозов и колхозников, имеющими нередко мировое значение. Так, звенья т.т. Ефремова и Чуманова в Алтайском крае послужили толчком к целому движению в колхозах за урожай в 400—500 пудов пшеницы с одного гектара. Причем, выставка широко разнесла по всей стране не только то, что колхозник Чуманов получил урожай пшеницы в 512 пудов с гектара, а колхозница Ковбаса — 510 пудов пшеницы с одного гектара, но и такой факт, как достижение в этом году колхозницей Сергеевой 607 пудов пшеницы с одного гектара. Широко популяризированы выставкой и такие достижения, как урожайность, достигнутая звеном колхозницы-азербайджанки Алиевой, в 151 центнер хлопка с гектара или урожайность, достигнутая в Узбекистане звеном колхозника Худаева, в 125 центнеров хлопка с гектара. Как видите, мировой американский рекорд урожая хлопка в 60 центнеров с гектара перекрыт в Советском Союзе в несколько раз. Широко по колхозам разнеслись теперь вести и о многих замечательных достижениях колхозов в области животноводства.

На выставке был проведен ряд мер для того, чтобы широко популяризировать лучшие образцы работы в нашем сельском хозяйстве и содействовать этим перенесению опыта лучших колхозов, колхозников и колхозниц в новые районы и в новые отрасли сельского хозяйства. Но надо признать, что сельскохозяйственная выставка может сделать гораздо больше, чем она уже сделала для развития соревнования между колхозами, между районами, между областями и республиками и что она должна многое сделать в дальнейшем, чтобы обеспечить еще более быстрый подъем колхозного и совхозного хозяйства.

В области подъема **культуры** народов Советского Союза мы сделали за последний год новый крупный шаг вперед. Об этом говорит рост наших школ и библиотек, неуклонный рост нашей печати, театров, кино и других видов искусства. На наших глазах идет не только подъем национальных культур, но и сближение этих культур между собою. Всё новые декады показа национального искусства в Москве, свидетельствующие о больших достижениях наших республик и вызывающие большой интерес в нашей столице, наглядно свидетельствуют об этом. Об этом же свидетельствуют и такие факты, что к всенародному празднованию юбилеев таких великих людей, как русский поэт Пушкин и украинский поэт Шевченко, присоединяются новые прославленные имена национальных поэтов и легендарных героев других народов нашей страны. Поэтому гениальные творения грузинского поэта Шота Руставели и армянского эпоса о народном герое Давиде Сасунском становятся достоянием всех народов Советского Союза и пользуются огромными симпатиями в среде всех культурных советских людей.

Надо признать, что социалистическая культура сделала уже в нашей стране немалые успехи. Глубоко революционный характер этой новой культуры не означает отрицания культурных достижений прошлого, не означает отказа от культурного наследства народов. Напротив, все действительные достижения культуры народов, как бы они далеко не уходили в прошлое, высоко ценятся в социалистическом государстве и встают теперь перед своим народом и перед народами всего Советского Союза возрожденными, в своем действительном идейном блеске. Большевики не из числа людей, не помнящих родства с своим народом. Мы, большевики, вышли из самой гущи народа, ценим и любим славные дела истории своего народа, как и всех других народов. Мы хорошо знаем, что настоящий прогресс, который возможен только на базе социализма, должен опираться на всю историю народов и на все их достижения в прошлых веках, должен раскрыть подлинный смысл истории жизни народов, чтобы полностью обеспечить славное будущее своего народа и, вместе с тем, светлое будущее всех народов. **(Бурные аплодисменты).**

Самое важное в достижениях Советского Союза к сегодняшнему дню заключается в том, что у нас, по всей стране, у всех советских народов выросли кадры новых, сознательных советских людей, которые ведут за собой миллионы и десятки миллионов. Эти люди по-новому, не так, как это встречается на каждом шагу в капиталистическом обществе, и не так, как это было еще недавно в нашей стране, а действительно по-новому, по-социалистически относятся к своему труду и к своим обязанностям перед государством. Это не значит, что в нашей советской среде нет отсталых людей. Нет, их еще немало.

Больше того, нельзя не признать, что общественно-культурный уровень широких слоев еще поднялся совершенно недостаточно, если судить с точки зрения перспектив коммунизма. Но наши люди, люди советской страны, прошли уже 22 года Октябрьской Социалистической Революции, у них уже, в известной мере, выросли новые представления об отношениях между людьми и новые взгляды на обязанности перед народом и социалистическим государством, которые в корне отличаются от представления людей, пропитанных буржуазными предрассудками капиталистического общества. Именно эти-то новые люди и задают тон в нашей стране, вплоть до заводов, фабрик и колхозов.

Вы знаете, что лучшими представителями этих новых людей в рабочем классе являются стахановцы и стахановки, действительно ломающие старые, низкие нормы производительности труда и дающие замечательные образцы высоко-производительного социалистического труда. Число таких стахановцев растет, что, в свою очередь, является хорошим показателем повышения культурно-технического уровня рабочего класса. Их ряды сейчас пополняют инициаторы многостаночной работы, которые перешли с работы на одном станке к работе на нескольких станках, не только не понизив, а даже повысив производительность каждого станка в отдельности. К их числу следует отнести и инициаторов проведения совместительства профессий, а также выдвинувшихся из среды советских женщин инициаторов в деле освоения некоторых новых для женщин профессий и производств. Широко распространенная в нашей промышленности новая техника и наличие возросшего производственного опыта и знаний в широкой среде рабочих и работниц позволяют надеяться, что эти новые формы стахановского движения будут успешно развиваться и дальше. Это двинет вперед производительность труда, ослабит недостаток в квалифицированных производственных кадрах и, вместе с тем, будет способствовать дальнейшему подъему культурно-технического уровня рабочего класса и сближению его с уровнем работников инженерно-технического труда. Стахановское движение, во всех формах его роста, является показателем того, что новые, воспитанные Советской властью люди, приобрели большой вес в Советском Союзе и имеется широкое и все растущее стремление в массах равняться по этим передовым людям нашей страны.

У нас растет стахановское движение, и новое социалистически-сознательное отношение к труду захватывает все более широкие массы рабочего класса и колхозной деревни, делая особенные успехи там, где имеются достойные руководители дела.

У нас все прочнее становится среди молодежи, и даже просто среди детей, новое отношение к учебе, проникнутое искренним стремлением к знаниям и, вместе с тем, глубоким стремлением стать действительно полезными гражданами своего государства, своего народа. Каждый настоящий руководитель, учитель, воспитатель знает об этом и находит в этом величайшее удовлетворение.

У нас велика тяга к культуре, к искусству и к различным формам общественной жизни в самых широких массах трудящихся города и деревни. Нам бы только научиться шире и лучше удовлетворять эти растущие запросы и тягу народных масс к культуре и к новой, светлой жизни.

У нас заложены надежные основы советского патриотизма, которым славится наша Красная Армия и чувствами которого так широко охвачены народы Советского Союза. Этот советский патриотизм взял свое у берегов Хасана и на монголо-манчжурской границе. Духом высокого советского патриотизма проникнут был поход нашей Красной Армии в Западную Украину и Западную Белоруссию, когда наша Красная пехота делала переходы по 60—70 километров в сутки. Мы знаем высокие качества советского патриотизма, мы знаем, что, когда наши бойцы самоотверженно, как герои, бросались в бой на врага с возгласами: «за родину!», «за Сталина!», то все мы, воспитанные партией Ленина — Сталина, и народы всего Советского Союза видели в этом, что для советских патриотов родина и коммунизм соединены в одно неразделимое целое. **(Шумные аплодисменты).**

Все это и означает, что Советский Союз — это не только мощная передовая индустрия, с ее быстрым и неуклонным большевистским подъемом, и не только созданные советской властью колхозы, представляющие высшую форму организации крестьянского хозяйства,— но это, прежде и раньше всего миллионы и десятки миллионов советских людей, новых людей на земном шаре, проникнутых социалистически-сознательным отношением к труду и учебе, вдохновляемых советским патриотизмом на славные дела для своего народа и для общего дела народов всего мира. **(Аплодисменты).** Для коммунистического воспитания советских людей сделано уже немало. Но это только начало работы. Мы и теперь одной из главных задач нашей внутренней политики должны признать задачу коммунистического воспитания рабочих, крестьян, служащих и всей нашей интеллигенции. Помогая во всем передовым людям нашей страны и высоко вознося имена самоотверженных героев социализма, мы должны особенно заботиться об отсталых и отстающих — о тех, кто особенно нуждается в большевистском руководстве. Вместе с тем, мы должны во многом усилить нашу заботу по выращиванию кадров своей, советской интеллигенции, никому не уступающей по своему культурному уровню и до конца преданной народу и социалистическому государству. **(Аплодисменты).** Нечего уже и говорить о том, что забывать в области внутренней политики о врагах народа или давать им какое-либо послабление — значит, совершать преступление против своего народа, против своей родины.

На очереди новые выборы в советы трудящихся. О размахе этой избирательной кампании свидетельствует тот факт, что по всему Советскому Союзу в сельские, районные, городские и областные советы должно быть выбрано 1 миллион 300 тысяч депутатов. Число этих депутатов превышает, как видите, число жителей некоторых малых европейских государств. **(Смех).** На этих выборах мы должны еще больше закрепить блок коммунистов и беспартийных. Мы не только не будем жалеть, но будем приветствовать, если выборы проведут чистку советского аппарата от негодных и бюрократически-испортившихся элементов. На то и новые выборы, чтобы провести хорошую работу по очистке наших органов от всякой бюрократической плесени. Для этого, между прочим, и нужно всячески укрепить блок коммунистов и беспартийных.

Вместе с тем, у нас есть полная уверенность в том, что новые выборы в советы трудящихся будут новой мощной демонстрацией несокрушимого морально-политического единства советского общества, сплоченного вокруг нашей партии и правительства. **(Аплодисменты).**

На этих выборах должны занять главное место вопросы повседневной жизни трудящихся и улучшения работы местных советов. Это, конечно, правильно. Но правильно также и то, что эти выборы во многом помогут поднять всю нашу политическую работу и сделать еще понятнее широким массам не только внутреннюю, но и внешнюю политику Советского Союза.

* * *

Мне нет нужды особо останавливаться сегодня на внешней политике Советского правительства. Все основное сказано недавно в Верховном Совете и вам хорошо известно. Но все же полезно напомнить о некоторых событиях и о полученных нами уроках, в связи с имевшейся в нашей среде недооценкой опасностей, связанных с существованием Советского Союза в условиях внешнего капиталистического окружения.

Разбитые ныне враги народа, из числа всех этих троцкистско-бухаринских агентов иностранных разведок, как известно, делали из факта капиталистического окружения свои предательские выводы. Они шли на распродажу Советского Союза, на отделение в пользу капиталистических держав и Приморья, и Украины, и Закавказья, равно как Средней Азии и Белоруссии. Этим преступлениям против народов Советского Союза не суждено было совершиться, потому что народы Советского Союза крепко верят в свое дело, потому что жива наша большевистская партия, потому что наш корабль ведет тов. Сталин. **(Бурные аплодисменты, переходящие в овацию. Все встают).** Несмотря на все происки врагов, внутренних и внешних, их преступные планы провалились и покрыли позором их головы. Советский Союз остался непоколебим, еще больше окреп и, как вы видите, шагнул вперед, расширил советскую территорию, а наша страна стала еще грознее для врагов и еще роднее для советских народов и всех их искренних друзей во всем мире. **(Продолжительные аплодисменты).**

Мы по праву гордимся успехами нашей внутренней политики, но мы с удовлетворением говорим и о крупных успехах нашей внешней политики.

Капиталистический мир начинает все больше узнавать, что СССР — не то, чем им хотелось бы его видеть. Им хотелось бы видеть нашу страну слабой, податливой на нажимы извне, а на деле получается наоборот **(аплодисменты)**, ибо Советский Союз был и остается крепко сплоченным, могучим и несокрушимым. **(Аплодисменты).** И это потому, что мы все эти годы неустанно заботились о безопасности нашего государства, о крепости нашей обороны. Это стоило немалых материальных жертв, но зато мы обеспечили мир народам Советского Союза. **(Бурные аплодисменты).**

Мы не можем знать, с какими внешними испытаниями нам еще придется встретиться. Но одно мы хорошо знаем: нужно не ослаблять, а еще больше и еще настойчивее крепить мощь обороны нашего государства. **(Аплодисменты).**

Большевистская политика обеспечила Советскому Союзу громадный рост внутренних сил, и теперь нашей стране не страшны больше никакие внешние испытания. **(Аплодисменты).** Могучий источник внутренних сил Советского Союза неиссякаем, и с каждым годом нашим врагам все серьезнее приходится считаться с этим бесспорным историческим фактом. **(Аплодисменты).** И все же мы знаем, что луч-

шей внешней политикой Советского Союза является наша испытанная политика мира, обеспечившая уже нам не малые успехи.

Эту внутреннюю и внешнюю политику мы должны проводить неуклонным образом и дальше. В этом мы видим волю народов Советского Союза, вдохновляемых великой партией Ленина — Сталина.

Мы вступаем в двадцать третий год Октябрьской социалистической революции. Мы пойдем вперед той же верной, испытанной ленинской дорогой, как шли все эти годы. Это тот путь, который ведет нас к окончательной победе Советской власти.

Да здравствует наша Октябрьская Социалистическая Революция! **(Бурные аплодисменты).**

Да здравствует рабочий класс, колхозное крестьянство, социалистическая интеллигенция Советского Союза! **(Аплодисменты).**

Да здравствует наша мощная оборона и ее несокрушимая сила — наша Красная Армия, наш Военно-Морской Флот! **(Аплодисменты).**

Да здравствует великое непобедимое знамя Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина! **(Бурные аплодисменты, переходящие в овацию. Все встают).**

Да здравствует ленинизм! **(Аплодисменты).**

Да здравствует партия большевиков и да живет многие годы наш Сталин! **(Бурные продолжительные аплодисменты, переходящие в овацию. Все встают. Оркестр исполняет «Интернационал». В зале раздаются возгласы в честь товарища Сталина).**



Внеочередная Пятая Сессия
Верховного Совета СССР 1-го созыва

О ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКЕ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Доклад Председателя Совета Народных Комиссаров и Народного Комиссара Иностранных Дел тов. В. М. МОЛОТОВА на заседании Верховного Совета Союза ССР 31 октября 1939 года

Товарищи депутаты!

За последние два месяца в международной обстановке произошли важные изменения. Это относится, прежде всего, к положению в Европе, но также и к странам, находящимся далеко за пределами Европы. В связи с этим надо указать на три основных обстоятельства, имеющих решающее значение.

Во-первых, надо указать на изменения, происшедшие в отношениях между Советским Союзом и Германией. Со времени заключения 23 августа советско-германского договора о ненападении был положен конец ненормальным отношениям, существовавшим в течение ряда лет между Советским Союзом и Германией. На смену вражды, всячески подогревавшейся со стороны некоторых европейских держав, пришло сближение и установление дружественных отношений между СССР и Германией. Дальнейшее улучшение этих новых, хороших отношений нашло свое выражение в германо-советском договоре о дружбе и границе между СССР и Германией, подписанном 28 сентября в Москве. Происшедший крутой поворот в отношениях между Советским Союзом и Германией, между двумя самыми крупными государствами Европы, не мог не сказаться на всем международном положении. При этом события целиком подтвердили ту оценку политического значения советско-германского сближения, которая была дана на прошлой Сессии Верховного Совета.

Во-вторых, надо указать на такой факт, как военный разгром Польши и распад Польского государства. Правящие круги Польши не мало кичились «прочностью» своего государства и «мощью» своей армии. Однако, оказалось достаточным короткого удара по Польше со стороны сперва германской армии, а затем — Красной Армии,

чтобы ничего не осталось от этого уродливого детища Версальского договора, жившего за счет угнетения непольских национальностей. «Традиционная политика» беспринципного лавирования и игры между Германией и СССР оказалась несостоятельной и полностью обанкротилась.

В-третьих, следует признать, что вспыхнувшая в Европе большая война внесла коренные изменения во всю международную обстановку. Эта война началась между Германией и Польшей и превратилась в войну между Германией — с одной стороны, Англией и Францией — с другой стороны. Война между Германией и Польшей закончилась быстро, ввиду полного банкротства польских руководителей. Польше, как известно, не помогли ни английские, ни французские гарантии. До сих пор, собственно, так и неизвестно, что это были за «гарантии». **(Общий смех).** Начавшаяся между Германией и англо-французским блоком война находится лишь в своей первой стадии и по-настоящему еще не развернулась. Тем не менее, понятно, что такая война должна была внести коренные изменения в положение Европы, да и не только Европы.

В связи с этими важными изменениями международной обстановки, некоторые старые формулы, которыми мы пользовались еще недавно,— и к которым многие так привыкли — явно устарели и теперь неприменимы. Надо отдать себе в этом отчет, чтобы избежать грубых ошибок в оценке сложившегося нового политического положения в Европе.

Известно, например, что за последние несколько месяцев такие понятия, как «агрессия», «агрессор» получили новое конкретное содержание, приобрели новый смысл. Не трудно догадаться, что теперь мы не можем пользоваться этими понятиями в том же смысле, как, скажем, 3—4 месяца тому назад. Теперь, если говорить о великих державах Европы, Германия находится в положении государства, стремящегося к скорейшему окончанию войны и к миру, а Англия и Франция, вчера еще ратовавшие против агрессии, стоят за продолжение войны и против заключения мира. Роли, как видите, меняются.

Попытки английского и французского правительств оправдать эту свою новую позицию данными Польше обязательствами, разумеется, явно несостоятельны. О восстановлении старой Польши, как каждому понятно, не может быть и речи. Поэтому бессмысленным является продолжение теперешней войны под флагом восстановления прежнего Польского государства. Понимая это, правительства Англии и Франции, однако, не хотят прекращения войны и восстановления мира, а ищут нового оправдания для продолжения войны против Германии.

В последнее время правящие круги Англии и Франции пытаются изобразить себя в качестве борцов за демократические права народов против гитлеризма, причем английское правительство объявило, что будто-бы для него целью войны против Германии является, не больше и не меньше, как «уничтожение гитлеризма». Получается так, что английские, а вместе с ними и французские, сторонники войны объявили против Германии что-то вроде «идеологической войны», напоминающей старые религиозные войны. Действительно, в свое время религиозные войны против еретиков и иноверцев были в моде. Они, как известно, привели к тягчайшим для народных масс последствиям, к хозяйственному разорению и к культурному одичанию народов. Ничего другого эти войны и не могли дать. Но эти

войны были во времена средневековья. Не к этим ли временам средневековья, к временам религиозных войн, суеверий и культурного одичания тянут нас снова господствующие классы Англии и Франции? Во всяком случае, под «идеологическим» флагом теперь затеяна война еще большего масштаба и еще больших опасностей для народов Европы и всего мира. Но такого рода война не имеет для себя никакого оправдания. Идеологию гитлеризма, как и всякую другую идеологическую систему, можно признавать или отрицать, это — дело политических взглядов. Но любой человек поймет, что идеологию нельзя уничтожить силой, нельзя покончить с нею войной. Поэтому не только бессмысленно, но и преступно вести такую войну, как война за «уничтожение гитлеризма», прикрываемая фальшивым флагом борьбы за «демократию». В самом деле, никак нельзя назвать борьбой за демократию такие действия, как закрытие коммунистической партии во Франции, аресты коммунистических депутатов французского парламента или урезывание политических свобод в Англии, неослабевающий национальный гнет в Индии и т. п.

Не ясно ли, что цель теперешней войны в Европе не в том, о чем говорят в официальных выступлениях для широкого круга слушателей во Франции и Англии, то-есть не в борьбе за демократию, а в чем-то другом, о чем не говорят эти господа открыто.

Действительная причина англо-французской войны против Германии не в том, что Англия и Франция поклялись будто-бы восстановить прежнюю Польшу и, конечно, не в том, что они решили будто-бы взять на себя задачу борьбы за демократию. У правящих кругов Англии и Франции есть, разумеется, другие более действительные мотивы для войны против Германии. Эти мотивы относятся не к области какой-либо идеологии, а к сфере их сугубо материальных интересов, как могущественных колониальных держав.

Британская империя, население которой достигает 47 миллионов, владеет колониями с населением в 480 миллионов человек. Колониальная империя Франции, население которой не превышает 42 миллионов, охватывает 70 миллионов жителей во французских колониях. Владение этими колониями, дающее возможность эксплоатировать сотни миллионов людей, является основой мирового господства Англии и Франции. Страх перед германскими притязаниями на эти колониальные владения — вот в чем подоплека теперешней войны Англии и Франции против Германии, которая серьезно усилилась за последнее время в результате развала Версальского договора. Опасения за потерю мирового господства диктуют правящим кругам Англии и Франции политику разжигания войны против Германии.

Таким образом, империалистический характер этой войны очевиден для каждого, кто хочет видеть действительное положение дел, кто не закрывает глаз на факты.

Из всего этого видно, кому нужна эта война, ведущаяся из-за мирового господства. Конечно, не рабочему классу. Такая война не сулит рабочему классу ничего, кроме кровавых жертв и бедствий.

После этого, судите сами: изменилось или не изменилось за последний период содержание таких понятий, как «агрессия», «агрессор»? Не трудно видеть, что употребление этих слов в старом смысле,— то-есть, как это было до последнего решительного поворота в политических отношениях между Советским Союзом и Германией и до начала большой империалистической войны в Европе,— может порождать только путаницу в головах и неизбежно будет толкать

к ошибочным выводам. Чтобы этого не случилось, мы не должны допускать некритического отношения к тем старым понятиям, которые неприменимы в новой международной обстановке.

Так сложилась международная обстановка в последний период.

Перейдем к изменениям, происшедшим во внешнем положении самого Советского Союза. Изменения здесь произошли не маленькие, но, если говорить о главном, то нельзя не признать следующего: благодаря последовательному проведению своей мирной внешней политики, нам удалось значительно усилить свои позиции и международный вес Советского Союза. **(Продолжительные аплодисменты).**

Наши отношения с **Германией**, как я уже сказал, улучшились коренным образом. Здесь дело развивалось по линии укрепления дружественных отношений, развития практического сотрудничества и политической поддержки Германии в ее стремлениях к миру. Заключенный между Советским Союзом и Германией договор о ненападении обязывал нас к нейтралитету в случае участия Германии в войне. Мы последовательно проводили эту линию, чему отнюдь не противоречит вступление наших войск на территорию бывшей Польши, начавшееся 17 сентября. Достаточно напомнить, что тогда же, 17 сентября, Советское Правительство разослало всем государствам, с которыми оно имеет дипломатические отношения, специальную ноту с заявлением о том, что СССР и впредь будет проводить политику нейтралитета в отношениях с ними. Как известно, наши войска вступили на территорию Польши только после того, как Польское государство распалось и фактически перестало существовать. Оставаться нейтральными к таким фактам мы, разумеется, не могли, так как в результате этих событий перед нами встали острые вопросы безопасности нашего государства. К тому же Советское Правительство не могло не считаться с исключительным положением, создавшимся для братского населения Западной Украины и Западной Белоруссии, которое в развалившейся Польше оказалось брошенным на произвол судьбы.

Последующие события полностью подтвердили, что новые советско-германские отношения построены на прочной базе взаимных интересов. После вступления частей Красной Армии на территорию бывшего Польского государства возникли серьезные вопросы разграничения государственных интересов СССР и Германии. Эти вопросы были быстро урегулированы по взаимному согласию. Германо-советский договор о дружбе и границе между СССР и Германией, заключенный в конце сентября, закрепил наши отношения с Германским государством.

Отношения Германии с другими западно-европейскими буржуазными государствами за последние два десятилетия определялись, прежде всего, стремлением Германии разбить путы Версальского договора, творцами которого были Англия и Франция при активном участии Соединенных Штатов Америки. Это, в конечном счете, и привело к теперешней войне в Европе.

Отношения Советского Союза с Германией строились на другой основе, не имеющей ничего общего с интересами увековечения послевоенной Версальской системы. Мы всегда были того мнения, что сильная Германия является необходимым условием прочного мира в Европе. Было бы смешно думать, что Германию можно «просто вывести из строя» и скинуть со счетов. Державы, лелеющие эту глупую и опасную мечту, не учитывают печального опыта Версаля.

не отдают себе отчета в возросшей мощи Германии и не понимают того, что попытка повторить Версаль при нынешней международной обстановке, в корне отличающейся от обстановки 1914 года,— может кончиться для них крахом.

Мы неуклонно стремились к улучшению отношений с Германией и всемерно приветствовали такого рода стремления в самой Германии. Теперь наши отношения с Германским государством построены на базе дружественных отношений, на готовности поддерживать стремления Германии к миру и, вместе с тем, на желании всемерно содействовать развитию советско-германских хозяйственных отношений ко взаимной выгоде обоих государств. Надо специально отметить, что происшедшие в советско-германских отношениях изменения в политической области создали благоприятные предпосылки для развития советско-германских хозяйственных отношений. Последние хозяйственные переговоры Германской делегации в Москве и происходящие в данный момент переговоры Советской хозяйственной делегации в Германии подготовляют широкую базу для развития товарооборота между Советским Союзом и Германией.

Теперь разрешите остановиться на событиях, непосредственно связанных с вступлением наших войск на территорию бывшего Польского государства. Мне нет необходимости описывать ход этих событий. Обо всем этом подробно говорилось в нашей печати и вы, товарищи депутаты, хорошо знакомы с фактической стороной. Скажу лишь о самом существенном.

Нечего доказывать, что в момент полного распада Польского государства наше правительство обязано было протянуть руку помощи проживающим на территории **Западной Украины** и **Западной Белоруссии** братьям-украинцам и братьям-белоруссам. Оно так и поступило. **(Бурные, продолжительные аплодисменты. Депутаты встают и устраивают овацию).** Красная Армия вступила в эти районы при всеобщем сочувствии украинского и белорусского населения, встречавшего наши войска, как своих освободителей от панского гнета, от гнета польских помещиков и капиталистов.

При боевом продвижении Красной Армии по этим районам у наших воинских частей были местами серьезные стычки с польскими частями, а, стало быть, были и жертвы. Каковы были эти жертвы, видно из следующего. На белорусском фронте в частях Красной Армии, считая начальствующий и рядовой состав, мы имели убитых — 246 и раненых — 503, а всего — 749. На украинском фронте мы имели убитых из начальствующего и рядового состава — 491 и раненых — 1 359, а всего — 1 850. Следовательно, общее количество жертв, понесенных Красной Армией на территории Западной Белоруссии и Западной Украины, составляет: убитых — 737, раненых — 1 862, то-есть в целом — 2.599 человек. Что касается наших боевых трофеев в Польше, то они составляют 900 с лишним орудий, свыше 10 000 пулеметов, свыше 300 тысяч винтовок, более 150 миллионов винтовочных патрон, около 1 миллиона артиллерийских снарядов, до 300 самолетов и т. д.

Перешедшая к СССР территория по своим размерам равна территории большого европейского государства. Так, территория Западной Белоруссии достигает 108 тысяч квадратных километров, с населением в 4 миллиона 800 тысяч человек. Территория Западной Украины составляет 88 тысяч квадратных километров, с населением в 8 миллионов человек. Таким образом, перешедшая к нам территория

Западной Украины вместе с территорией Западной Белоруссии составляет 196 тысяч квадратных километров, а ее население — около 13 миллионов человек, из которых украинцев — более 7 миллионов, белоруссов — более 3 миллионов, поляков — свыше 1 миллиона, евреев — свыше 1 миллиона.

Политическое значение этих событий трудно переоценить. Все сообщения с Западной Украины и Западной Белоруссии свидетельствуют о том, что население с неописуемым восторгом встретило свое освобождение от панского гнета и горячо приветствовало новую великую победу Советской власти. **(Взрыв долгих аплодисментов).** Прошедшие в последние дни выборы в Народные Собрания Западной Украины и Западной Белоруссии, которые здесь были впервые организованы на основе всеобщего, прямого и равного избирательного права, с тайной подачей голосов, показали, что, по крайней мере, $^{9}/_{10}$ населения этих областей были уже давно подготовлены для воссоединения с Советским Союзом. Известные уже теперь всем нам решения Народных Собраний во Львове и Белостоке свидетельствуют о полном единодушии народных избранников во всех политических вопросах.

Перейдем к нашим отношениям с прибалтийскими странами. Как известно, и здесь произошли существенные изменения.

В основе отношений Советского Союза с **Эстонией, Латвией и Литвой** лежат соответствующие мирные договора, заключенные в 1920 году. По этим договорам Эстония, Латвия и Литва получили самостоятельное государственное существование, причем за весь истекший период Советский Союз неизменно проводил дружественную политику в отношении этих, вновь созданных, малых государств. В этом нашло свое выражение коренное отличие политики Советской власти от политики царской России, зверски угнетавшей малые народы, не дававшей им какой-либо возможности самостоятельного национально-государственного развития и оставившей у них не мало тягостных воспоминаний. Следует признать, что опыт истекших двух десятилетий развития дружественных советско-эстонских, советско-латвийских и советско-литовских отношений создал благоприятные предпосылки для дальнейшего укрепления политических и всяких других отношений СССР с прибалтийскими соседями. Это показали и последние дипломатические переговоры с представителями Эстонии, Латвии и Литвы, и те договора, которые были подписаны в Москве, в результате этих переговоров.

Вы знаете, что Советский Союз заключил такие пакты взаимопомощи с Эстонией, Латвией и Литвой, которые имеют крупнейшее политическое значение. Принципиальная основа этих пактов одинаковая. Они основаны на взаимопомощи между Советским Союзом, — с одной стороны, Эстонией, Латвией и Литвой, — с другой стороны, включая и военную помощь друг другу, в случае нападения на кого-либо из них. Ввиду особого географического положения этих стран, являющихся своего рода подступами к СССР, особенно со стороны Балтийского моря, эти пакты предоставляют Советскому Союзу возможность иметь военно-морские базы и аэродромы в определенных пунктах Эстонии и Латвии, а в отношении Литвы устанавливают совместную с Советским Союзом защиту литовской границы. Создание этих советских военно-морских баз и аэродромов на территории Эстонии, Латвии и Литвы и ввод некоторого количества красноармейских частей для охраны этих баз и аэродромов обеспечивают надеж-

ную опору обороны не только для Советского Союза, но и для самих прибалтийских государств и, тем самым, служат делу сохранения мира, в котором заинтересованы наши народы.

Имевшие место в последнее время дипломатические переговоры с Эстонией, Латвией и Литвой показали, что между нами существует достаточное доверие и нужное понимание необходимости осуществления этих военно-оборонительных мер в интересах как Советского Союза, так и самих этих государств. В переговорах полностью выявилось стремление их участников к сохранению мира и к обеспечению безопасности для наших народов, занятых мирным трудом. Все это и обеспечило успешное окончание переговоров и заключение пактов взаимопомощи, имеющих важное историческое значение.

Особый характер указанных пактов взаимопомощи отнюдь не означает какого-либо вмешательства Советского Союза в дела Эстонии, Латвии и Литвы, как это пытаются изобразить некоторые органы заграничной печати. Напротив, все эти пакты взаимопомощи твердо оговаривают неприкосновенность суверенитета подписавших их государств и принцип невмешательства в дела другого государства. Эти пакты исходят из взаимного уважения государственной, социальной и экономической структуры другой стороны и должны укрепить основу мирного добрососедского сотрудничества между нашими народами. Мы стоим за честное и пунктуальное проведение в жизнь заключенных пактов на условиях полной взаимности и заявляем, что болтовня о советизации прибалтийских стран выгодна только нашим общим врагам и всяким антисоветским провокаторам.

На основе достигнутого улучшения политических отношений с Эстонией, Латвией и Литвой, Советский Союз пошел широко навстречу хозяйственным нуждам этих государств, заключив соответствующие торговые соглашения. В связи с этими хозяйственными соглашениями, товарооборот с прибалтийскими странами увеличивается в несколько раз и имеет благоприятную перспективу для дальнейшего роста. В условиях, когда торговля всех европейских стран, в том числе и нейтральных государств, переживает громадные затруднения, эти экономические соглашения СССР с Эстонией, Латвией и Литвой имеют для них весьма крупное положительное значение.

Таким образом, сближение, происшедшее между СССР, Эстонией, Латвией и Литвой, будет содействовать более быстрому подъему сельского хозяйства, промышленности, транспорта и вообще народному благосостоянию наших прибалтийских соседей.

Принципы советской политики в отношении малых стран с особой силой продемонстрированы на примере договора о передаче Литовской Республике города Вильно и Виленской области. При этом Литовское государство с его населением в два с половиной миллиона человек, значительно расширяет свою территорию, увеличивает на 550 тысяч человек свое население и получает город Вильно, число жителей которого почти в два раза превышает население теперешней Литовской столицы. Советский Союз пошел на передачу города Вильно Литовской Республике не потому, что в нем преобладает литовское население. Нет, в Вильно большинство составляет нелитовское население. Но Советское правительство считалось с тем, что город Вильно, который Польшей был насильственно отторгнут от Литвы, должен принадлежать Литве, как такой город, с которым связано, с одной стороны, историческое прошлое Литовского госу-

дарства, а, с другой — национальные чаяния литовского народа. В заграничной печати указывалось, что в мировой истории не было еще такого случая, чтобы большое государство по собственной воле отдавало малому государству такой большой город. Тем ярче этот акт советского государства демонстрирует его добрую волю.

В особом положении находятся наши отношения с **Финляндией.** Это объясняется, главным образом, тем, что в Финляндии больше сказываются разного рода внешние влияния со стороны третьих держав. Беспристрастные люди должны, однако, признать, что те же вопросы обеспечения безопасности Советского Союза и, особенно, Ленинграда, которые стояли в переговорах с Эстонией, стоят и в переговорах с Финляндией. Можно сказать, что в некотором отношении вопросы безопасности для Советского Союза здесь стоят даже острее, поскольку главный, после Москвы, город советского государства — Ленинград, находится всего в 32 километрах от границы Финляндии. Это значит, что Ленинград находится от границы другого государства на расстоянии меньше, чем это нужно для артиллерийского обстрела из современных дальнобойных орудий. С другой стороны, морские подступы к Ленинграду также в значительной мере зависят от того — враждебную или дружественную позицию в отношении Советского Союза занимает Финляндия, которой принадлежит вся северная часть побережья Финского залива и все острова вдоль центральной части Финского залива.

Считаясь с таким положением, а также с создавшейся в Европе обстановкой, можно рассчитывать, что со стороны Финляндии будет проявлено должное понимание.

На чем основывались отношения Советского Союза с Финляндией за все эти годы? Известно, что основой этих отношений является мирный договор 1920 года по типу наших договоров с другими нашими балтийскими соседями. Советский Союз своим свободным волеизъявлением обеспечил самостоятельное и независимое существование Финляндии. Не может быть сомнения, что только Советское Правительство, признающее принцип свободного развития национальностей, могло пойти на этот шаг. Нужно сказать, что никакое правительство в России, кроме советского, не может допустить существования независимой Финляндии у самых ворот Ленинграда. Об этом красноречиво говорит опыт с «демократическим» правительством Керенского — Церетели, не говоря уже о правительстве князя Львова — Милюкова и, тем более, о царском правительстве. Нет сомнения, это важное обстоятельство могло бы служить хорошей предпосылкой для улучшения советско-финских отношений, в которых, как видно, Финляндия не меньше заинтересована, чем Советский Союз.

Советско-финские переговоры начались недавно, по нашей инициативе. Что является предметом этих переговоров? Не трудно понять, что в современной международной обстановке, когда в центре Европы развертывается война между крупнейшими государствами, чреватая большими неожиданностями и опасностями для всех европейских государств,— Советский Союз не только имеет право, но и обязан принимать серьезные меры для укрепления своей безопасности. При этом естественно, что Советское Правительство проявляет особую заботу относительно Финского залива, являющегося морским подступом к Ленинграду, а также относительно той сухопутной границы, которая в каких-нибудь 30 километрах нависла над Ленинградом. Я напомню, что население Ленинграда достигло трех с половиной миллионов, что

почти равно населению всей Финляндии, насчитывающей 3 миллиона 650 тысяч жителей. **(Веселое оживление в зале).**

Едва-ли есть основания останавливаться на тех небылицах, которые распространяются заграничной прессой о предложениях Советского Союза в переговорах с Финляндией. Одни утверждают, что СССР «требует» себе г. Випури (Выборг) и северную часть Ладожского озера. Скажем от себя, что это — чистый вымысел и ложь. Другие утверждают, что СССР «требует» передачи ему Аландских островов. Это — такой же вымысел и ложь. Болтают еще о каких-то претензиях, якобы существующих, у Советского Союза в отношении Швеции и Норвегии. Но это беспардонное вранье просто не заслуживает опровержения. **(Общий смех).** На самом деле наши предложения в переговорах с Финляндией являются максимально скромными и ограничиваются тем минимумом, без которого невозможно обеспечить безопасность СССР и наладить дружеские отношения с Финляндией.

Мы начали переговоры с представителями Финляндии, для чего Финляндское правительство командировало в Москву г.г. Паасикиви и Таннера, с предложения заключить советско-финский пакт взаимопомощи, примерно, по типу наших пактов взаимопомощи с другими прибалтийскими государствами. Поскольку, однако, Финляндское правительство заявило нам, что заключение такого пакта противоречило бы занятой им позиции абсолютного нейтралитета, мы не стали настаивать на нашем предложении. Мы предложили тогда перейти к конкретным вопросам, в которых мы заинтересованы с точки зрения обеспечения безопасности СССР и, в особенности, безопасности Ленинграда, как со стороны моря — в Финском заливе, так и со стороны суши, ввиду чрезмерной близости пограничной линии к Ленинграду. Мы предложили договориться о том, чтобы отодвинуть на север от Ленинграда на несколько десятков километров советско-финскую границу на Карельском перешейке. Взамен этого мы предложили передать Финляндии часть территории Советской Карелии, превышающую в два раза территорию, передаваемую Финляндией Советскому Союзу. Мы предложили также договориться о том, чтобы Финляндия сдала нам в аренду на определенный срок небольшой участок своей территории в районе входа в Финский залив, дабы мы могли там организовать военно-морскую базу. При наличии советской военно-морской базы у южного входа в Финский залив, а именно в Балтийском порту, как это обусловлено советско-эстонским пактом взаимопомощи, создание военно-морской базы у северного входа в Финский залив могло бы полностью обеспечить безопасность Финского залива против враждебных покушений со стороны других государств. Мы не сомневаемся в том, что создание такой базы соответствует интересам не только Советского Союза, но и безопасности самой Финляндии. Другие наши предложения и, в частности, наше предложение об обмене территории некоторых островов в Финском заливе, а также части полуостровов Рыбачий и Средний на двойную по размерам территорию в Советской Карелии, повидимому, не встречают возражений со стороны Финляндского правительства. Разногласия в отношении некоторых наших предложений еще не преодолены, а сделанные в этом отношении Финляндией уступки, например, частичная уступка территории на Карельском перешейке явно не достигают цели.

Мы сделали, далее, ряд новых шагов навстречу Финляндии. Мы

сказали, что, если будут приняты наши основные предложения, мы готовы снять наши возражения против вооружения Аландских островов, на чем уже давно настаивает Финляндское правительство. Мы оговорили только, что мы снимаем свои возражения против вооружения Аландских островов при условии, что указанные вооружения будут проводиться национальными силами самой Финляндии и что в этих вооружениях третьи страны не будут принимать никакого участия, поскольку и СССР не участвует в них. Мы предложили также Финляндии провести на всей советско-финской границе на Карельском перешейке разоружение укрепленных районов, что должно целиком соответствовать интересам Финляндии. Мы выразили, далее, желание усилить советско-финский пакт ненападения дополнительными взаимными гарантиями. Наконец, упрочение политических советско-финских отношений несомненно явилось бы прекрасной базой и для быстрого подъема хозяйственных отношений между нашими странами.

Таким образом, мы готовы идти навстречу Финляндии в тех вопросах, в которых она особенно заинтересована.

После всего этого мы не думаем, чтобы со стороны Финляндии стали искать повода к срыву предполагаемого соглашения. Это не соответствовало бы политике дружественных советско-финских отношений и, конечно, нанесло бы серьезный ущерб Финляндии.

Мы уверены, что руководящими финляндскими кругами будет правильно понятно значение укрепления советско-финских дружественных отношений и финляндские деятели не поддадутся какому-либо антисоветскому давлению и подстрекательству со стороны кого бы то ни было.

Я должен, однако, сообщить, что даже президент Соединенных Штатов Америки нашел уместным вмешаться в эти вопросы, что трудно согласовать с политикой американского нейтралитета. В своем послании 12 октября на имя т. Калинина, Председателя Президиума Верховного Совета, г. Рузвельт выразил надежду на сохранение и развитие дружелюбных и мирных отношений между СССР и Финляндией. Можно подумать, что у Соединенных Штатов Америки лучше обстоят дела, скажем, с Филиппинами или с Кубой, которые давно требуют от США свободы и независимости и не могут их получить, чем у Советского Союза с Финляндией, которая давно уже получила от Советского Союза и свободу и государственную независимость.

На послание г. Рузвельта т. Калинин ответил следующим образом:

«Считаю уместным напомнить Вам, господин президент, что государственная независимость Финляндской республики была признана свободным волеизъявлением Советского Правительства 31 декабря 1917 года, и что суверенитет Финляндии обеспечен за нею мирным договором между РСФСР и Финляндией от 14 октября 1920 года. Указанными актами Советского Правительства определены были основные принципы взаимоотношений между Советским Союзом и Финляндией. В соответствии с этими принципами ведутся и нынешние переговоры между Советским Правительством и Правительством Финляндии. Вопреки тенденциозным версиям, распространяемым кругами, очевидно, не заинтересованными в европейском мире, единственной целью указанных переговоров является упрочение взаимоотношений между Советским Союзом и Финляндией и укрепле-

ние дружественного сотрудничества обеих стран в деле обеспечения безопасности Советского Союза и Финляндии».

После такого ясного ответа Председателя Президиума Верховного Совета СССР должно быть совершенно понятно, что, при наличии доброй воли, Финляндское правительство пойдет навстречу нашим минимальным предложениям, которые не только не противоречат национальным и государственным интересам Финляндии, но укрепляют ее внешнюю безопасность и создают широкую базу для дальнейшего широкого развития политических и хозяйственных отношений между нашими странами.

Несколько слов о переговорах с **Турцией.**

О существе этих переговоров пишут за границей всякую небылицу. Одни утверждают, что СССР будто бы требовал передачи районов Ардагана и Карса. Скажем от себя, что это — сплошной вымысел и ложь. Другие утверждают, что СССР требовал будто бы изменения международной конвенции, заключенной в Монтре, и преимущественных прав для СССР в вопросе о проливах. Это — тоже вымысел и ложь. На самом деле речь шла о заключении двустороннего пакта взаимопомощи, ограниченного районами Черного моря и проливов. СССР считал, что заключение такого пакта не может побудить его к действиям, которые могли бы втянуть его в вооруженный конфликт с Германией, это — во-первых, и что СССР должен иметь гарантию, что ввиду угрозы войны Турция не пропустит военных кораблей нечерноморских держав через Босфор в Черное море, это — во-вторых. Турция отклонила обе эти оговорки СССР и тем сделала невозможным заключение пакта.

Советско-турецкие переговоры не привели к заключению пакта, но они помогли выяснить или, по крайней мере, прощупать ряд интересующих нас политических вопросов. В современной международной обстановке особенно важно знать истинное лицо и политику государств, отношения с которыми имеют серьезное значение. В политике Турции нам многое стало теперь гораздо яснее, как в результате московских переговоров, так и в результате последних внешне-политических актов Турецкого правительства.

Как известно, правительство Турции предпочло связать свою судьбу с определенной группировкой европейских держав, участвующих в войне. Оно заключило пакт взаимопомощи с Англией и Францией, уже два месяца ведущими войну против Германии. Тем самым Турция окончательно отбросила осторожную политику нейтралитета и вступила в орбиту развертывающейся европейской войны. Этим весьма довольны как в Англии, так и во Франции, которые хотят побольше нейтральных стран вовлечь в свою сферу войны. Не пожалеет ли об этом Турция — гадать не будем. **(Оживление в зале).** Нам приходится лишь отметить эти новые моменты во внешней политике нашего соседа и внимательно следить за развитием событий.

Если Турция до известной степени теперь связала себе руки и склонилась к рискованной для нее поддержке одной из воюющих сторон, то, очевидно, Турецкое правительство сознает ответственность, которую оно этим взяло на себя. Но это не та внешняя политика, которой следует Советский Союз и благодаря которой Советский Союз уже обеспечил не мало внешне-политических успехов. Советский Союз предпочитает и впредь оставить себе руки свободными, последовательно проводить свою политику нейтралитета и не

только не содействовать разжиганию войны, а содействовать укреплению имеющихся стремлений к восстановлению мира. Мы уверены в том, что политика мира, которую неуклонно проводит СССР, имеет и в дальнейшем лучшие перспективы. Эту политику мы будем проводить и в районе Черного моря с уверенностью, что полностью обеспечим должное ее проведение, как этого требуют интересы Советского Союза и дружественных ему государств. (**Аплодисменты).**

Теперь об отношениях с **Японией.**

За последнее время в советско-японских отношениях имеется известное улучшение. Это улучшение наметилось со времени недавнего московского соглашения, в результате которого был ликвидирован известный конфликт на монголо-манчжурской границе.

В течение ряда месяцев, точнее говоря в течение мая, июня, июля, августа и до середины сентября, в Номанханском районе, примыкающем к монголо-манчжурской границе, происходили военные действия с участием японо-манчжурских и советско-монгольских войск. В боевых действиях за этот период участвовали все роды оружия, включая авиацию и тяжелую артиллерию, а бои иногда принимали весьма кровопролитный характер. Никому ненужный конфликт вызвал немалые жертвы на нашей стороне, но эти жертвы были в несколько раз больше на японо-манчжурской стороне. Наконец, Япония обратилась к нам с предложением ликвидировать конфликт, и мы охотно пошли навстречу японскому правительству.

Как известно, конфликт был вызван стремлением Японии присвоить часть территории Монгольской Народной Республики и этим путем насильственно изменить в свою пользу монголо-манчжурскую границу. Такой односторонний метод должен был встретить решительный отпор и показал еще раз свою полную несостоятельность, когда дело касается Советского Союза или его союзников. Если на злополучном примере Польши было недавно продемонстрировано, как дешево иной раз стоят пакты взаимопомощи, подписанные некоторыми великими державами Европы **(смех),** то на монголо-манчжурской границе было продемонстрировано совсем другое. Здесь было продемонстрировано значение пактов взаимопомощи, под которыми стоит подпись Советского Союза. **(Бурные, долго несмолкающие аплодисменты).**

Что касается указанного конфликта, то в результате советско-японского соглашения, заключенного 15 сентября в Москве, он был ликвидирован и мир был полностью восстановлен на монголо-манчжурской границе. Тем самым был сделан первый шаг к улучшению советско-японских отношений.

На очереди стоит образование смешанной пограничной комиссии из представителей советско-монгольской и японо-манчжурской сторон. Этой комиссии предстоит рассмотреть некоторые спорные пограничные вопросы. Можно не сомневаться, что если добрая воля будет проявлена не только с нашей стороны, то метод делового рассмотрения пограничных вопросов даст положительные результаты.

Кроме того, выяснилась возможность приступить к переговорам по вопросам советско-японской торговли. Нельзя не признать, что и развитие советско-японского товарооборота соответствует интересам обоих государств.

Таким образом, мы имеем основания говорить о наметившемся улучшении наших отношений с Японией. Сейчас трудно судить, в какой мере можно рассчитывать на быстрое развитие этой тенден-

ции. Нам еще не удалось выяснить, насколько серьезно подготовлена почва для этого в японских кругах. Со своей стороны должен сказать, что мы положительно относимся к этого рода японским предложениям, подходя к ним с точки зрения основной нашей политической позиции и заботы об интересах мира.

Наконец, несколько слов о военной контрабанде и о вывозе оружия из нейтральных стран в воюющие страны.

На днях была опубликована нота Советского Правительства в ответ на ноты Англии от 6 и 11 сентября. В нашей ноте изложена точка зрения СССР на вопросы военной контрабанды и указано, что Советское Правительство не может причислить к военной контрабанде продукты питания, топливо для мирного населения и предметы одежды, что запретить ввоз предметов массового потребления — значит обречь детей, женщин, стариков, больных на бедствия и голодную смерть. Советское Правительство указывает в ноте, что такие вопросы не могут быть предметом одностороннего решения, как сделала это Англия, а должны быть решены с общего согласия держав. Мы рассчитываем, что нейтральные страны, а также общественное мнение Англии и Франции признают правильность нашей позиции и примут меры к тому, чтобы война между армиями воюющих стран не была превращена в войну против детей, женщин, стариков, больных. Во всяком случае наша страна, как страна нейтральная, не заинтересованная в разжигании войны, примет все меры к тому, чтобы сделать войну менее разрушительной, ослабить ее и ускорить ее окончание в интересах мира.

С точки зрения такой перспективы решение американского правительства об отмене запрета (эмбарго) на вывоз оружия в воюющие страны вызывает законные сомнения. Едва ли может быть сомнение, что это решение будет иметь своим результатом не ослабление войны и не приближение конца войны, а наоборот — усиление, обострение и затяжку войны. Конечно, такое решение может обеспечить высокие барыши для американской военной промышленности. Но вот вопрос: может ли это обстоятельство служить оправданием отмены эмбарго на вывоз оружия из Америки? Ясно, что не может.

Такова международная обстановка в настоящее время.

Таковы основы внешней политики Советского Союза.

(Бурные, долго несмолкающие аплодисменты, переходящие в овацию. Все депутаты встают).

ЗАКОНЫ, ПРИНЯТЫЕ ВЕРХОВНЫМ СОВЕТОМ СССР

ЗАКОН

о включении Западной Украины в состав Союза Советских Социалистических Республик с воссоединением ее с Украинской Советской Социалистической Республикой.

Верховный Совет Союза Советских Социалистических Республик заслушав заявление Полномочной Комиссии Народного Собрания Западной Украины, **постановляет:**

1. Удовлетворить просьбу Народного Собрания Западной Украины и включить Западную Украину в состав Союза Советских Социалистических Республик с воссоединением ее с Украинской Советской Социалистической Республикой.

2. Поручить Президиуму Верховного Совета назначить день выборов депутатов в Верховный Совет СССР от Западной Украины.

3. Предложить Верховному Совету Украинской Советской Социалистической Республики принять Западную Украину в состав Украинской Советской Социалистической Республики.

4. Просить Верховный Совет Украинской Советской Социалистической Республики представить на рассмотрение Верховного Совета СССР проект разграничения районов и областей между Украинской Советской Социалистической Республикой и Белорусской Советской Социалистической Республикой.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН

Москва, Кремль.
1 ноября 1939 года

ЗАКОН

о включении Западной Белоруссии в состав Союза Советских Социалистических Республик с воссоединением ее с Белорусской Советской Социалистической Республикой.

Верховный Совет Союза Советских Социалистических Республик, заслушав заявление Полномочной Комиссии Народного Собрания Западной Белоруссии, **постановляет:**

1. Удовлетворить просьбу Народного Собрания Западной Белоруссии и включить Западную Белоруссию в состав Союза Советских Социалистических Республик с воссоединением ее с Белорусской Советской Социалистической Республикой.

2. Поручить Президиуму Верховного Совета назначить день выборов депутатов в Верховный Совет СССР от Западной Белоруссии.

3. Предложить Верховному Совету Белорусской Советской Социалистической Республики принять Западную Белоруссию в состав Белорусской Советской Социалистической Республики.

4. Просить Верховный Совет Белорусской Советской Социалистической Республики представить на рассмотрение Верховного Совета СССР проект разграничения районов и областей между Белорусской Советской Социалистической Республикой и Украинской Советской Социалистической Республикой.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН

Москва, Кремль.
2 ноября 1939 года

РЕЧЬ ПО РАДИО

Председателя Президиума Верховного Совета Союза ССР

тов. М. И. КАЛИНИНА

На радиопередаче 24 октября, посвященной второй годовщине героического дрейфа экипажа ледокола «Георгий Седов»

Дорогие товарищи полярники и моряки «Седова»!

В истории нашей страны, завоевание Арктики составляет одну из блестящих страниц. Мы наглядно видим, как советский народ — строитель коммунистического общества, побеждает самые, казалось бы, непреодолимые препятствия.

Раньше в Арктику стремились только одиночки-смельчаки. Ныне туда пришли хозяева, пришли советские люди.

Они хорошо вооружены техникой, много и плодотворно работают, а самое главное, они воспитаны Лениным и Сталиным — жить и бороться так, чтобы их дела помогали росту мощи и культурности социалистической страны.

Советские полярники много сделали в освоении Арктики, чтобы проложить путь по суровым ледовитым северным морям с запада на восток и с востока на запад. В этом они находили и находят крепкую поддержку всего советского народа.

Полярники нашей страны окружены большим почетом, любовью советского народа, потому что труд полярника требует большого упорства, настойчивости, непрерывного героизма. Такой труд высоко ценит наш народ.

Товарищи седовцы, сыны великого советского народа! Придет время, когда граждане коммунистического общества будут с волнением и гордостью перечитывать историю наших дней. Время не изгладит в памяти подвиги советских людей, борющихся за процветание Родины, за великого Сталина. И среди этих подвигов достойное место займет ваш замечательный труд на благо советского народа и советской науки.

Работа 15 отважных моряков на борту «Седова» служит великолепным показателем того, на что способны люди социалистического общества. Два года моряки «Седова» титанически борются со льдами, и у нас нет сомнения, что они из этой борьбы выйдут победителями.

Сегодня, когда наша страна отмечает двухлетие дрейфа героических седовцев,— я хочу обратиться с призывом ко всем полярникам, побеждающим, подчиняющим и осваивающим Арктику.

Товарищи полярники!

Партия и народ поставили перед Вами задачу — освоить Северный морской путь, превратить его в нормально действующую морскую

магистраль. Добивайтесь того, чтобы все моря, проливы, бухты на пути ваших кораблей были изучены, освоены по-хозяйски, по-большевистски.

Товарищи строители портов Диксон, Тикси и Провидения!

Вам поручено большое дело — создать порты там, где еще недавно ходили лишь одни белые медведи. Мы не сомневаемся, что вы построите эти порты быстро и хорошо.

Товарищи полярные летчики!

О ваших замечательных полетах знает вся страна. Надо сейчас обеспечить нормальную эксплоатацию северных авиалиний, построить базы, порты, чтобы самолеты наши могли летать при всякой погоде, четко и безаварийно.

Товарищи строители Мурманского судоремонтного завода!

Вы создаете самую северную в мире здравницу кораблей. Добивайтесь скорейшего окончания строительства.

Товарищи разведчики угольных и нефтяных экспедиций!

Наш Север богат сокровищами недр. Уголь и нефть нам нужны прежде всего. Они нужны флоту, нужны северным предприятиям. Добивайтесь же скорейшего создания северных Донбассов и северных Баку.

Тысячи советских патриотов работают на Севере. В борьбе с природой, с трудностями они закаляются и мужают.

С каждым годом армия полярников будет расти и крепнуть.

На Вас, пионеров советской страны, прокладывающих новые пути, с восторгом смотрит наш народ, как на своих лучших сынов, на стахановцев, умеющих высоко держать честь своей социалистической родины.

Примите мой сердечный привет и пожелания дальнейших успехов в борьбе за освоение Арктики.

◀ ● ▶

МОСКВА, КРЕМЛЬ, КАЛИНИНУ

Дорогой Михаил Иванович!

Несказанно были рады и растроганы Вашим выступлением по радио, Вашим теплым словом, поднявшим в нас новую волну энтузиазма и энергии.

Хочется сказать Вам — твердому большевику, ближайшему соратнику великого Сталина, избраннику всего великого народа, большое спасибо и заверить Вас, что мы, советские люди, здесь, среди мрака и дрейфующих льдов Северного Ледовитого океана, твердо держим в руках непобедимое красное знамя своей горячо любимой родины. Все трудности на нашем пути мы преодолеем так, как указал нам товарищ Сталин.

От всей души желаем Вам здоровья, долгой жизни, плодотворной работы на благо нашего могучего социалистического государства.

По поручению экипажа ледокола «Георгий Седов»

Капитан ***БАДИГИН.***

Помполит ***ТРОФИМОВ.***

«Георгий Седов».

26 октября 1939 г.

РЕЧЬ ПО РАДИО

Начальника Главсевморпути Героя Советского Союза

тов. И. Д. ПАПАНИНА

На радиопередаче 21 октября, посвященной второй годовщине героического дрейфа экипажа ледокола «Георгий Седов»

Дорогие товарищи седовцы!

Сегодня не только полярники, но и весь Советский народ отмечает двухлетнюю годовщину вашего замечательного героического дрейфа.

Весь народ гордится вами и радуется, что никакие трудности и опасности не сломили вашу волю и решимость выполнить план научных работ и вернуться на родину победителями.

Мы внимательно и неослабно следим за вашей жизнью и борьбой со льдами. Ни на минуту нас не покидает уверенность, что вы справитесь со всеми поручениями партии и правительства, высоко пронесете победное красное знамя в высоких широтах Арктики.

Мы знаем, что путь у вас долгий, а жизнь трудная, требующая упорства и самоотверженности. Как и подобает советским людям, вы не склонились перед стихией, а покорили ее.

Советские полярники в этом году поработали не плохо. Арктическая навигация теперь заканчивается. Выполняя решения исторического XVIII Съезда партии, мы приложили все силы к тому, чтобы провести первую коммерческую навигацию на нашей трассе четко и организованно.

Вы уже знаете, что во время навигации в Арктике плавало свыше ста кораблей.

Разработанный Главным Управлением Северного Морского пути график морских операций выполнен. Этот график — железный закон для полярных моряков. А для каждой транспортной магистрали это первое условие успеха.

Наши моряки доставили грузы и в устье Яны, и в устье Индигирки, куда раньше подход морских кораблей считался невозможным.

Выполнено правительственное задание по проводке кораблей на Дальний Восток.

Закончив работу в западном секторе, флагманский ледокол «Иосиф Сталин» совершил замечательный рейс по всей трассе на восток до бухты Угольной и обратно в Баренцево море в одну навигацию. Во время этого рейса пройдено около 12 тысяч миль.

Все эти достижения наших полярных моряков открыли новую страницу в освоении Северного морского пути.

С огромным энтузиазмом экипажи ледоколов — «Иосиф Сталин», «Лазарь Каганович», «Ермак», «Ленин», «Литке», наших ледокольных

пароходов «Сибиряков», «Малыгин», «Русанов», «Дежнев», «Садко», транспортных судов «Узбекистан», «Циолковский», «Диксон», «Казахстан», «Крестьянин», «Юкагир», «Ненец», «Моссовет», «Революционер», «Волга», «Аркос» и других соревновались за то, чтобы с честью выполнить план навигации в Арктике.

Творческий подъем охватил все экипажи кораблей. У полярников была единая цель, и все — от капитанов до кочегаров — были проникнуты одним стремлением: выполнить и перевыполнить государственный план перевозок и провести корабли на Дальний Восток.

В эту навигацию полярные летчики работали хорошо. Они освещали состояние льдов. Ледовая разведка помогла мореплаванию, помогла капитанам вести корабли.

Всех этих успехов мы добились потому, что усилия полярников были сосредоточены на выполнении главной задачи, которую поставил перед нами XVIII Съезд партии: превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль для связи с Дальним Востоком.

К сожалению, у нас еще немало отстающих участков.

Еще очень многое надо сделать для того, чтобы на трассе выросли настоящие порты, были созданы топливные базы.

На Диксоне, в Тикси, в бухте Провидения сейчас работают коллективы строителей. Они приложат все силы для того, чтобы в кратчайший срок создать портовые хозяйства, вполне отвечающие росту нашего флота и размаху операций в Арктике.

В 1940—41 году мы должны во что бы то ни стало добиться увеличения операций в Арктике в два — три раза, и этого мы добьемся.

Вы уже знаете о том, что в этом году почти весь флот работал на арктическом угле. Первых, и достаточно ощутимых успехов добились наши арктические геолого-разведчики, работающие в бухте Угольной, в Усть-порту, и другие.

Мы имеем все основания для того, чтобы заявить народу, что в ближайшие годы на трассе Северного морского пути вырастут крупнейшие индустриальные, угольные и нефтяные предприятия, которые дадут топливо не только кораблям арктического флота, но и нашим предприятиям, новым городам и поселкам, возникающим на побережьи Северного Ледовитого океана.

Тогда мы уже не будем возить уголь и нефть в Арктику. Арктика раскроет свои богатства и в ближайшие годы армия полярников будет вывозить из Арктики уголь, нефть и редкие металлы для нашей социалистической индустрии.

В этом году были проведены большие гидрографические работы, они осветили чрезвычайно важные участки трассы.

Эти гидрографические работы надо вести с еще большей деловитостью и настойчивостью, сосредоточивая внимание на тех участках, где корабли еще ходят вслепую, по белым пятнам.

Выполнению планов арктической навигации 1939 года в значительной степени способствовали наши низовые партийные организации и политотделы, которые немало поработали над сплочением коллективов советских полярников.

Таков размах нашей работы, товарищи седовцы. Как видите, все полярники трудятся не покладая рук. Но где бы мы ни были, что бы мы ни делали,— мы всегда обращаем наши взоры к вам, дорогие друзья.

Ваш труд мы высоко ценим. Вы самая северная наша метеостанция, вы по праву продолжаете работу нашей полюсной дрейфующей экспедиции в Центральном полярном бассейне.

Искусство мореплавания в Арктике основано на научных познаниях, на тех гидрологических и метеорологических исследованиях, которые полярники проводят в Северном Ледовитом океане.

Товарищ Сталин, высоко оценив труды нашей экспедиции на Северном полюсе, отметил, что она помогла создать правильное представление об Арктике.

Ваша работа, товарищи седовцы, расширяет дальше знания нашей передовой революционной науки, помогает практикам в их повседневной борьбе, закрепляет те знания, которые необходимы нам для того, чтобы по-научному, планово покорять силы арктической природы.

Вот почему ваш благородный подвиг так высоко ценит вся наша страна. Народ с любовью спрашивает о вас, интересуется вашей жизнью, с материнской заботой беспокоится о вас.

Помните, что за работой коллектива «Георгия Седова» с любовью и гордостью следят руководители партии и правительства, следит весь советский народ.

Сегодня вы получили приветствие от горячо любимого вождя народов товарища Сталина и от главы советского правительства товарища Молотова.

Они желают вам здоровья и выражают уверенность, что в борьбе с арктической стихией вы закалите свою волю.

Это приветствие показывает, какой великой сталинской заботой окружены вы, дорогие седовцы.

Это приветствие наполняет ваши сердца новой силой, бодростью, самоотверженностью, и вы вернетесь на родину, привезете советскому народу, товарищу Сталину результаты ваших героических трудов.

Я знаю, когда мы жили на льдине, то каждое сталинское слово согревало нас и являлось для нас той путеводной звездой, которая светит и в тумане, и во мраке полярной ночи, и во время пурги.

Мы знаем, что у вас еще много трудностей впереди. Наступила третья полярная ночь. Начинается уже третий год с того дня, когда героический экипаж «Седова» начал свой дрейф в высоких широтах Арктики.

Но советский человек, где бы он ни работал, всегда честно и самоотверженно выполняет свой долг перед родиной, где бы он ни дрейфовал — он никогда не сдрейфит.

Седовцы сейчас уже завершают свой дрейф, и мы не сомневаемся в том, что скоро будем приветствовать героический экипаж бесстрашных победителей Арктики у себя в дружной народной семье на Большой советской земле.

Сталинской заботой окружены все советские люди. С именем Сталина в сердцах они готовы на любые подвиги.

Вы далеко от нас, но через тысячи километров над просторами арктических льдов мы шлем вам слова привета и любви родины.

Вы знаете о том, что во всей стране ширится сейчас предоктябрьское соревнование, с величайшим воодушевлением наш народ готовится к наступающей 22-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

В этом году наш славный пролетарский праздник вместе с нами будут впервые свободно праздновать народы Западной Украины и Западной Белоруссии. Мудрая Сталинская политика нашего прави-

тельства освободила их от рабства и угнетений, вызволила их из-под ига незадачливых польских панов. В семью народов Советского Союза народы Западной Украины и Западной Белоруссии войдут равноправными собратьями.

Сегодня, когда из красной столицы мы шлем вам, товарищи седовцы, слова привета, освобожденные народы Западной Украины и Западной Белоруссии уже избрали своих представителей — депутатов народных собраний.

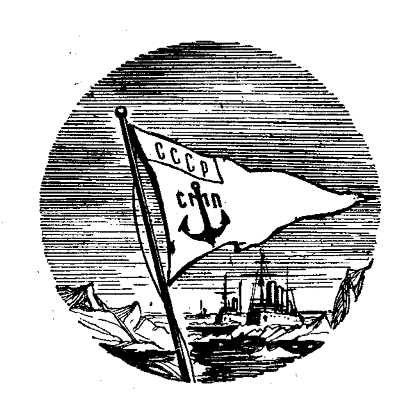
Мы не сомневаемся в том, что они выразят волю своих избирателей и единодушно примут решения о присоединении к Советскому Союзу.

Среди вас, товарищи седовцы, есть молодые украинцы и белоруссы. Воспитанные большевистской партией и советским строем, вы никогда не знали угнетения и нужды. Сейчас право на труд, право на образование, право на отдых, все права, которые охраняет Сталинская Конституция, получат еще миллионы наших единокровных братьев.

В эти исторические дни все мы, полярники, проникнуты одним желанием, одним стремлением — еще лучше, еще самоотверженней и упорней работать на тех участках, которые доверила нам партия и правительство, и примером для всех нас служит ваш героический труд, ваша отважная жизнь.

Крепко обнимаю бесстрашных седовцев, сталинских питомцев, работающих на самой высокой и северной точке земного шара.

До скорого свидания, родные.





НАГРАЖДЕНИЕ ЗНАЧКОМ «ПОЧЕТНЫЙ ПОЛЯРНИК»

Коллектив Горно-геологической экспедиции Арктического института в бухте Угольной (Чукотка) выполнил годовой план буровых работ в 4 тыс. погонных метра за 6 месяцев. Одновременно с буровыми работами экспедиция выполняла гидрологические и горные работы.

За стахановскую работу, за досрочное выполнение производственного плана 1939 г. приказом по Главсевморпути за № 1368 объявлена благодарность всему коллективу экспедиции.

Значком «Почетный полярник» награждены:

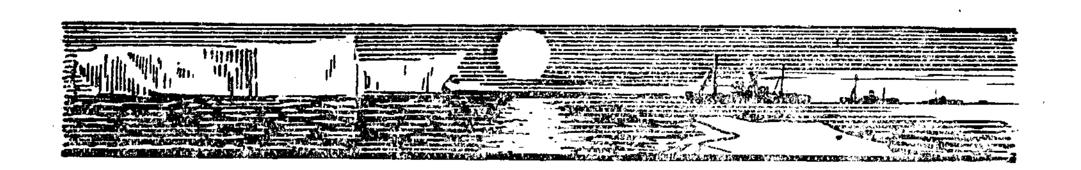
1) Гаврилов Г. К.— старший рабочий
2) Горбачев Д. П.— старший мастер 1-й вышки
3) Дыдыкин А. П.— старший мастер
4) Евдокимов Ф. Н.— бригадир-тракторист
5) Коротаев А. Н.— сменный мастер
6) Копалков С. Д.— десятник горных работ
7) Козлов Н. Ф.— прораб строительства
8) Кузьмин П. К.— старший рабочий
9) Левашин Д. В.— старший рабочий
10) Масальский П. И.— старший мастер 3-й вышки
11) Нилов А. П.— сменный мастер
12) Отлеснов П. Е.— слесарь
13) Поляков Н. М.— старший рабочий
14) Рогожан Н. И.— начальник экспедиции
15) Рыбальский Ф. Д.— слесарь
16) Сафонов С. Е.— младший рабочий
17) Сучков Я. С.— сменный мастер
18) Трофимов М. И.— прораб буровых работ
19) Федоров И. К.— сменный мастер
20) Черкасов А. Г.— парторг экспедиции
21) Швецов Н. М.— сменный мастер

* * *

Выполняя взятое социалистическое обязательство имени Третьей Сталинской Пятилетки, коллектив полярной станции мыс Шелагский организовал филиал станции на острове Айон, выделив для этого из своих запасов продовольствие, снаряжение и оборудование и послав на остров двух специалистов.

Коллективу полярной станции мыс Шелагский за инициативу и отличное выполнение взятого обязательства, приказом по Главсевморпути за № 1382 объявлена благодарность. Значком «Почетный полярник» награждены:

1. Тов. Ситник П. П.— гидрометеоролог филиала на острове Айон, обеспечивший проведение научных работ.
2. Тов. Литвинов М. И.— радиотехник филиала на острове Айон, обеспечивший бесперебойную радиосвязь.
3. Тов. Федотов А. Л.— начальник полярной станции мыс Шелагский, руководивший организацией филиала на острове Айон.



Люди Советской Арктики

Н. ПОДОРОЛЬСКИЙ

КАПИТАН БАДИГИН



Биография водителя ледокола «Седов» Константина Сергеевича Бадигина не похожа на традиционную биографию ледового капитана-полярника, какой обычно рисуется она в нашем воображении.

Капитан Бадигин отнюдь не тот потомственный почетный моряк, отец, дед и прадед которого поколениями водили «утлые корабли в студеных волнах полярного моря». Свой морской опыт и закалку он накапливал самолично, а не получил их по наследству от предков.

До своего первого знакомства с морем Константин Бадигин был вполне городским человеком. Жил в Москве, учился в московской школе, посещал кино, бегал на коньках, совершал дальние прогулки на лыжах, увлекался футболом, подобно всем его сверстникам, знал наизусть имена лучших вратарей и форвардов страны.

Костя Бадигин принадлежал к тому счастливому поколению, которое по наслышке только знало, что за штука такая — «помещик», «фабрикант», «городовой», «жандарм».

Родился будущий капитан в 1910 г., и в тот день, когда револьверный выстрел в Сараеве разбудил всех «бесов войны», Косте было всего четыре года. К тому же времени, когда он стал школьником, республика Советов уже навсегда смела со своего пути всех врагов, и на территории одной шестой части земного шара навсегда установилась власть рабочих и крестьян.

Как и когда возникла в голове юного Кости мысль о море?

Сдержанный и немногословный мальчик никому не рассказывал о своих заветных мечтаниях, и только названия книг на его письменном столе приотворяли дверцу в «святая святых» будущего советского морехода.

«Путешествие капитана Гаттераса» — чудесный вымысел французского романиста, направившего своего героя к Северному полюсу... «В стране льда и ночи» — уже не выдумка, а быль, замечательный рассказ прославленного норвежского полярного исследователя о его попытке разгадать тайну Арктики... Мог ли думать тогда Костя Бадигин, что, стоя на капитанском мостике корабля, он пройдет по пути нансеновского «Фрама» и даже перекроет его рекорд!

В пятнадцать лет Костя окончил среднюю школу. Началась трудовая жизнь. Работал на фабрике, на стройке новых домов. Но эта работа не удовлетворяла его. Случай привел Костю в Ленинград. Здесь он увидел в натуре настоящие океанские корабли, настоящих матросов и капитанов, ходивших вразвалку, овеянных ветрами всех морей и океанов.

Неясные стремления превратились теперь в назойливую не дававшую ни днем, ни ночью покоя мысль. «Море! Это — для меня. Вот чего я хочу», — сказал себе Костя Бадигин и с настойчивой уверенностью молодости стал добиваться осуществления своей мечты.

Победа пришла не сразу. Не легко было попасть новичку на морское судно. Капитаны с недоверием смотрели на безусого энтузиаста, «начитавшегося романов с приключениями». Но подконец нашелся один, согласившийся взять Костю Бадигина к себе на корабль. Было это в 1929 г., ровно десять лет тому назад, когда Бадигину едва исполнилось девятнадцать лет.

Свою морскую «карьеру» Бадигин начал с матроса второго класса. В обязанности его входило мытье палубы, участие в погрузке угля, в бункеровке угольных ям и еще целый ряд подобных, не очень романтических обязанностей. Бадигин честно выполнял все, что положено было ему по расписанию. Во всяком случае, капитан, взявший его на судно, ни разу не пожалел о своем решении.

Спустя год (дело происходило на Дальнем Востоке) Константин Бадигин уже вполне освоился со своим новым положением. Корабль стал его родным домом.

Палуба и бункера — все это очень хорошо, но способный и настойчивый юноша не успокаивается. Он настойчиво просит капитана отпустить его на учебу. Вскоре молодого матроса приняли во Владивостокский морской техникум и притом, вопреки всем правилам, сразу на второй курс. Всю премудрость первого курса он одолел самостоятельно, обложившись книгами и картами в одной из читален Владивостока. А спустя еще полтора года Бадигин уже с дипломом об окончании техникума и званием штурмана возвращается на корабль.

Три года, с 1932 по 1935, он проплавал на судах торгового флота, с Дальнего Востока перебрался на Белое море, а в феврале 1935 г., откликнувшись на призыв Центрального Комитета ВЛКСМ, он поступает на ледокол «Красин», весь экипаж которого был укомплектован из комсомольцев.

Здесь, на борту знаменитого ледокола, вкусы и симпатии Константина Бадигина окончательно определились. Здесь же в тяжелых арктических походах проявились его выдающиеся качества полярного моряка. Поступив на ледокол в качестве матроса первого класса, он спустя непродолжительное время был выдвинут на должность третьего, а затем и второго помощника капитана.

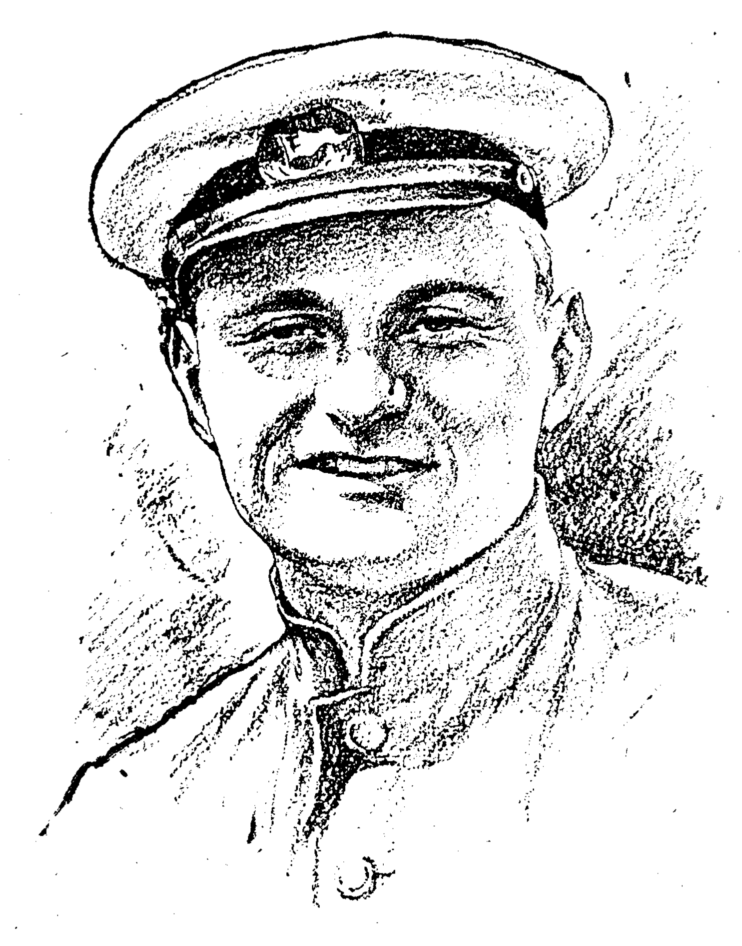
Ледокол «Красин» был великолепной школой полярного плавания для молодого, увлеченного Арктикой моряка. После «Красина» ему без всяких опасений доверили пост первого помощника — правой руки капитана ледокольного парохода «Садко», выделенного для участия в высокоширотной экспедиции.

В ночь на 26 июля 1937 г. ледокольный пароход «Садко» вышел из Архангельска в далекое плавание. Курс его лежал к Ново-Сибирским островам, откуда предполагалось повернуть на север, в районы, куда еще никогда не проникал человек.

Идя намеченным курсом ледокол в конце августа достиг островов де-Лонга, где выгрузил строительные материалы, грузы и зимовщиков новой полярной станции, после чего повернул назад, домой, в Архангельск.

Однако, тяжелые льды преградили путь кораблю. 23 октября, после нескольких попыток пробиться на запад, «Садко», к которому присоединились ледокольные пароходы «Седов» и «Малыгин», встретил у острова Белковского непроходимый барьер смерзшихся многолетних льдов. Запас угля на кораблях был ничтожный.

«Садко», «Седов» и «Малыгин» стали на зимовку. Ледовый дрейф понес застрявший во льдах караван на север. На



Капитан К. С. Бадигин

кораблях началась подготовка к зиме. В начале ноября скрылось солнце, наступила полярная ночь. На кораблях вместе с научными работниками, входившими в состав экспедиции, числилось 217 человек.

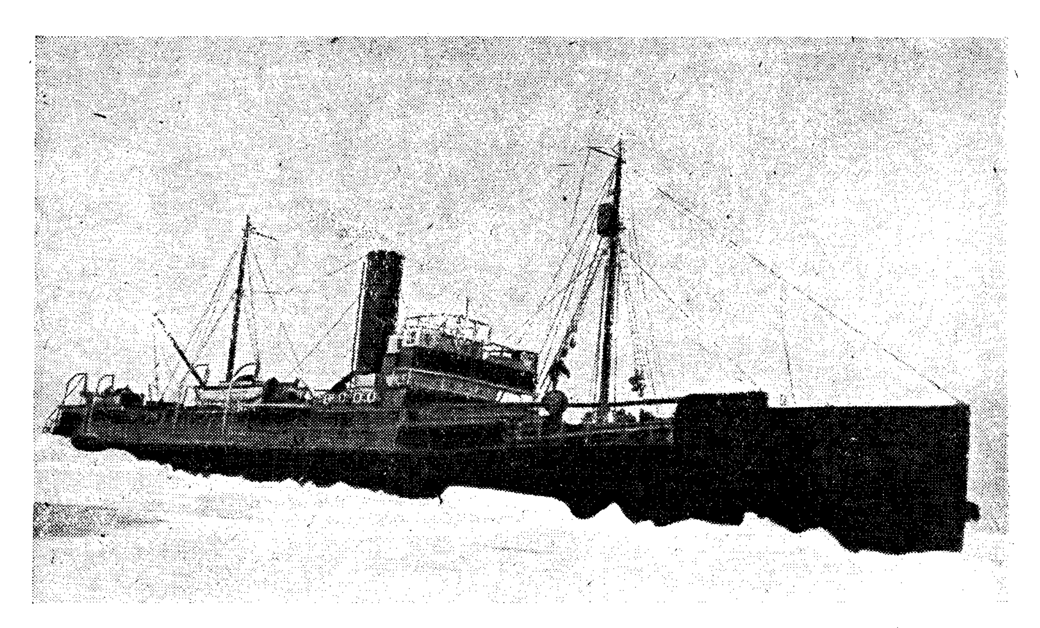
К весне 1938 г. направление дрейфа установилось па норд-вест. К концу марта корабли находились на 79° с. ш., к началу апреля — на 80°. Зимовка затягивалась. Было бессмысленно держать на кораблях более двухсот человек. Для сохранения кораблей и производства научных наблюдений можно было обойтись значительно меньшим количеством людей. Кроме того, нужно было экономить запасы продовольствия и обмундирования, находившиеся на кораблях.

Правительство направило к дрейфующим кораблям воздушную экспедицию под начальством Героя Советского Союза летчика Алексеева. Самолеты вывезли на материк 184 человек. Всего на трех кораблях осталось 33 человека. Среди них был Константин Сергеевич Бадигин.

К концу августа 1938 г. «Садко», «Малыгин» и «Седов» достигли уже 83 параллели. На помощь к зазимовавшему каравану направился старейшей русский ледокол «Ермак».

«Ермак» пробился к уходившим все дальше на север кораблям, снабдил их углем, высвободил изо льда. Но «Седов», пострадавший от сжатия льдов во время дрейфа, уже не мог передвигаться самостоятельно. «Ермак» попытался взять его на буксир, но потерял при этой попытке гребные валы двух машин. Две машины из трех вышли из строя. Буксировать при таких условиях корабль во льдах «Ермаку» было не под силу. «Ермак», прокладывая дорогу «Садко» и «Малыгину», ушел на юг. «Седов» остался дрейфовать во льдах.

Сейчас на «Седове» осталось 15 человек. Во главе мужественного коллектива «седовцев» был поставлен Кон-



«Седов» во льдах

стантин Сергеевич Бадигин, перешедший сюда с борта «Садко».

29 августа 1938 г. корабли отошли от борта «Седова». Туман скрыл силуэты уходившего на юг каравана. Капитан отдал приказ готовиться к наступлению второй полярной ночи.

Вот несколько отрывочных записей из радиограмм капитана Бадигина на Большую Землю:

«...Льды уносят нас далеко на Север. Кругом — ледяные просторы и сплошная ночь. О наступлении утра нас извещает радист Полянский.

...После сытного завтрака начинается трудовой день. Отепляем помещение, обеспечиваем себя электроэнергией, продолжаем научные изыскания: проверяем глубины, наблюдаем за состоянием льдов. Гидрограф Буйницкий ведет магнитные, астрономические и гравиометрические работы.

...Мы организовали круглосуточную метеорологическую вахту. Через каждые два часа записываем свои наблюдения. Ледокол дрейфует над большими глубинами. Для их измерения нужны специальные глубоководная лебедка и трос. Этого оборудования на борту нет. Решили изготовить лебедку и трос своими силами. Это наш подарок к XX-летию комсомола.

...Часто приходится вступать в борьбу со стихией. Труднее всего пришлось нам 26 сентября, когда «Седова» начали атаковать льды. Вечером судно вздрогнуло и начало крениться на правый борт. Торосистые льды подступали к самому ледоколу. В машинном отделении послышался шум льющейся воды. Крен быстро увеличивался. Судно накренилось уже на 30 градусов. Объявили тревогу. Несмотря на все усилия, вода в трюме прибывала. Прошло три с половиной часа упорной работы. Коллектив с честью выдержал испытание и победил стихию. Ледокол выпрямился, воду откачали.

...Мы всегда готовы ко всяким случайностям. Мы спокойны и уверены в том, что никакие силы стихии не помешают нам успешно закончить зимовку...»

24 октября 1938 г. исполнилась первая годовщина дрейфа «Седова». Седовцы торжественно отпраздновали этот день. Корабль расцветился флагами. В кают-компании был организован праздничный ужин. Из Москвы передавали замечательный концерт, посвященный «Седову».

Вскоре взволнованный радист, сбросив наушники, стремительно примчался к капитану и протянул ему телеграмму:

— Вот!

Это было все, что он мог сказать. Телеграмма была от товарищей Сталина и Молотова. Капитан читал и перечитывал:

**Ледокол «Седов»
Капитану Бадигину.
Парторгу Трофимову.**

В годовщину дрейфа шлем вам и всему экипажу «Седова» горячий привет. Уверены, что с большевистской твердостью советских людей вы преодолеете все трудности на вашем пути и вернетесь на родину победителями

Жмем ваши руки, товарищи!

По поручению ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР

И. СТАЛИН. В. МОЛОТОВ.

Бадигин прочел радиограмму вслух. Не прошло и часа как радист мыса Челюскин принял для передачи в Москву ответную радиограмму на имя товарищей Сталина и Молотова.

По поручению коллектива «Седова» Бадигин и парторг корабля заверяли:

«Никакие невзгоды, опасности, лишения нам не страшны. Чуткое отношение к нам Партии и Правительства и всего великого народа придает нам твердость, непобедимость.

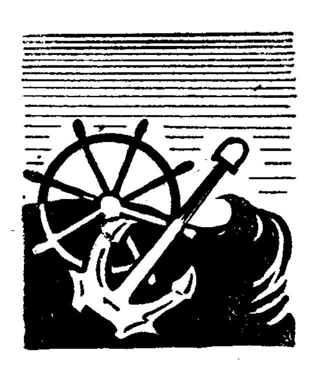
Просим передать Центральному Комитету и Правительству нашу величайшую благодарность за заботу, нашу уверенность в том, что алое знамя нашей Родины не дрогнет в наших руках до победного конца...»

24 октября 1939 г. вся советская страна с восхищением отметила вторую годовщину исторического дрейфа «Седова». Великий вождь трудящихся всего мира тов. Сталин и глава Советского правительства тов. Молотов вновь приветствовали героический экипаж.

Две суровые полярные ночи провел мужественный коллектив, руководимый командиром-большевиком Константином Бадигиным. Наступила третья зимовка на дрейфующем ледоколе. Но, как и год тому назад, седовцы стойко и уверенно продолжают борьбу со стихией.

«Твердо заверяем Вас, что приложим все силы и с большевистской настойчивостью советских людей закончим наш дрейф по-сталински безупречно». Так в ответной телеграмме тов. Сталину и тов. Молотову писали по поручению экипажа капитан «Г. Седова» Бадигин и помполит Трофимов.

Нет сомнений, что героический капитан вместе со своими товарищами с честью выполнят свое заверение.



М. ВЕЛИЧКО

МЕЧТА БОЦМАНА



Боцман! В представлении юношества, это — обязательно старый морской волк с вечно дымящейся трубкой в зубах. Свиреп в гневе морской волк — гроза корабля: от ударов пудовыми кулаками матросы падают замертво, а он спокойно перешагнув через бездыханный труп, дымя своей трубкой пробирается между бочек и снастей с юта на бак... Каких только чудес не рассказано в старых романах о боцмане.

Боцман на ледоколе «Ермак» ничем не напоминает этот литературный тип. В нем нет ничего схожего с боцманами дореволюционного флота, действительно отличавшимися злобой и мордобоями.

Боцман ледокола,— это молодой, чисто выбритый человек, к тому же даже не курящий. Говор его сразу напоминает о родном крае — Архангельской губернии, а привычка к морю, взгляд куда-то вдаль и совершенно хладнокровное замечание: «будет шторм»,— как-то невольно подчеркивает его происхождение. Он сын Беломорского рыбака, живущего и сейчас на берегах Мезени в богатом колхозе.

Когда боцман приходит на комсомольское собрание,— среди молодежи ярко выделяется его атлетическая фигура — единственная деталь, напоминающая романтического боцмана. Он необычайно скромен и скуп на слова.

Так выглядит боцман «Ермака» Иван Петрович Мартюшин.

Биография сына беломорского рыбака скудна событиями, как скудны растительностью острова арктических морей. Но она, как капля воды, отражает биографии тысяч людей, выдвинутых и выращенных нашей замечательной эпохой.

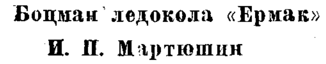
До 17 лет Мартюшин жил в своей деревушке на Мезени. Глухой край был вечно окутан пеленой мрака и невежества. Здесь жили серо и бедно: летом ковыряли сохой землю, а весной и осенью уходили на рыбацкие промыслы, чтоб добыть себе средства на существование, которыми не могла обеспечить земля. Смерть часто посещала крестьянские избы. Мартюшин сам был свидетелем четырех смертей своих братьев и сестер.

— Из девяти нас пятеро осталось в живых!

И сейчас еще в памяти боцмана встают глухие, страшные мезенские вечера: отец и мать ушли на путину, ребятишки сидят одни, сбившись в кучу, как волчата в логове... Поднимется свежий северный ветер, запоет на коньке, и тогда старшие, упав на колени, молятся за отца и мать, ушедших в море, а по утрам вглядываются в зыбучую даль,— не белеют ли паруса рыбацких лодок?

Октябрьская революция коренным образом переделала глухой северный край. Школы, больницы, радио, колхозы — изменили Мезень до неузнаваемости.





Боцман ледокола «Ермак»
И. П. Мартюшин

Широкие дороги открыла революция перед деревенским парнем Иваном Мартюшиным. И он пошел по ним в поисках своего пути. Кем только он не был! Работал грузчиком, бывал на лесозаготовках, учился на токаря. Но все это было не по душе молодому, любознательному человеку. В 1930 г. Мартюшин поступает матросом в Речное пароходство на Мезени. Летом плавал, зимой плотничал, рубил дома. И все-таки это было не то.

— Море, понимаешь, тянет как-то, и сам не пойму!

Из каботажного плавания Мартюшин попал на буксир Мурманского торгового порта боцманом, а в 1934 г., когда в Мурманск пришел ледокол «Ермак», боцман портового буксира перешел на борт ледокола уборщиком.

— Уж это судно что надо! Ледовыми морями ходит...

Мечта сбылась.

Быстро и жадно, как губка, начал впитывать Мартюшин мастерство полярных моряков. Внимательно присматривался, прислушивался, осваивая морское дело, перенимая опыт передовых людей. Через 2 месяца — он уже матрос первого класса, затем старший рулевой и, наконец, в 1937 г.—боцман. Мезеньский парень рос на глазах всего экипажа.

Специальность боцмана требует самых разнообразных знаний, включая в себя множество профессий: маляра, плотника, крановщика, такелажника, одним словом боцман должен быть своего рода универсалом, человеком расторопным и точным. И здесь Мартюшину пригодились все профессии, какие он перепробовал до ледокола.

С назначением Мартюшина боцманом на палубе ледокола сразу почувствовался хозяин, воцарились чистота и порядок.

Каюта боцмана, пожалуй, самое необитаемое место на ледоколе. Он приходит в нее только поспать и записать в тетрадь выполненную работу. Остальное время боцман проводит на палубе или в матросском кубрике, где среди своих товарищей находит время и для шуток и для серьезных бесед. Боцман передает матросам свой опыт работы, помогает овладевать техническими знаниями, руководя кружком техминимума. Часто можно видеть боцмана на палубе,

показывающего матросам, как лучше крепить, вязать узел или красить.

В навигацию 1939 г. ледокол вышел в рейс сразу после ремонта. Всюду были видны следы спешки: грязные жилые помещения, почерневшие надстройки, окислившиеся медные части.

Он умело организовал работу дружной команды. Разработан план приведения ледокола в образцовый порядок, матросам вручены точные задания со сроками выполнения. Социалистическое соревнование, охватившее всю команду, обеспечило не только выполнение, но и значительное перевыполнение заданий. Палубная команда проходит по всему кораблю с кистями, краской и брандспойтами. Каюты и кубрики посвежели и посветлели. Каждую, даже короткую стоянку команда использует для покраски палубных надстроек. Так находу, почти незаметно, обновился ледокол, засверкал свежей краской.

Боцман не только руководил работой, но и сам постоянно работал вместе с командой, личным примером показывая образец трудолюбия.

На ледоколе часто вспоминают исторический рейс «Ермака» за отважной папанинской четверкой, дрейфовавшей на обломках льдины. За несколько дней надо было подготовить ледокол к этому ответственному рейсу. Большая доля работы выпала боцману. Но когда говоришь с ним о тех днях, он, как всегда скупой на слова, отвечает просто и коротко.

— Пришлось поработать.

Работу боцмана в тот рейс советское правительство отметило высокой наградой. На его праздничном кителе красуется орден Трудового Красного Знамени.

Настоящий моряк должен на корабле чувствовать себя, как дома, а на берегу, как в гостях. Так когда-то говорил знаменитый адмирал русского флота Макаров, по проекту которого 40 лет назад был построен ветеран Ледокольного флота «Ермак». Адмирал был выходец из низов — он был сыном боцмана.

Сын беломорского рыбака боцман Мартюшин на ледоколе чувствует себя, как дома. В штормы, в любую непогоду он одинаково спокойно работает и спит положенные часы. Ничто не выбивает его из нормальной колеи жизни на судне.

Он любит море, он привык за эти годы к суровой Арктике.

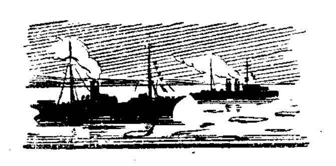
Одну мечту носит в сердце боцман. Говорит он о ней, стесняясь и даже краснея: боцман хочет стать штурманом, а потом, конечно потом, и капитаном.

Хорошая мечта! И нет в этой мечте боцмана, как в мечтах любого советского молодого человека, ничего несбыточного. Порукой тому упорная работа Мартюшина над повышением своего общеобразовательного уровня, здоровая любознательность, пытливый ум.

Мартюшин молод. Но разве не мечтал он несколько лет тому назад стать боцманом? И разве тогда, когда он плавал по родной Мезени на речном пароходике, не казалась роль боцмана мощного ледокола такой же далекой, как теперь кажется роль капитана?!

От мечты до ее осуществления в стране социализма — самый короткий путь. Нужно только желание и упорная работа. Советская страна любовно поднимает на щит славы, выдвигает, воспитывает сыновей, самоотверженно работающих во славу своей родины.

Дерзай, боцман! Быть тебе капитаном!



С. ФИНГЕР

КРЫЛАТЫЕ ЛЮДИ ЧУКОТКИ

Запись рассказа работника авиации тов. В. Остроущенко об опыте воздушно-спортивной работы на Чукотке о молодых чукчах, севших за штурвал самолета, о том как совершались первые прыжки с парашютом.



Лет десять назад наше судно, на котором я плавал сначала кочегаром, а потом машинистом, после дальнего перехода по Индийскому океану отдыхало во Владивостокском порту. Там я впервые увидел пароход, вернувшийся из арктического плавания. Встречали его торжественно. Набережная была украшена флагами, воздух дрожал от приветственных гудков. В городе и в порту слово «Арктика» склонялось во всех падежах. Об Арктике я ровно ничего не знал, поэтому с особой жадностью накинулся на рассказы «бывалых» людей. От них я узнал, что Арктика — «это страна вечных льдов, белых медведей и свирепых пург»... Но чем больше я расспрашивал об Арктике, тем сильнее она занимала мои мысли. Кончилось тем, что я стал мечтать о поездке в Арктику.

Прошло несколько лет... На мое счастье, в 1935 г. был объявлен комсомольский набор на ледокол «Красин». Узнав об этом, я примчался в Москву и в тот же день подал заявление в ЦК ВЛКСМ о своем желании работать на ледоколе. А через некоторое время я сидел уже в купэ дальневосточного экспресса.

...Итак, я очутился в первом арктическом плавании. Арктика открывалась передо мной во всем своем неповторимом своеобразии. Но как сильно отличалась эта подлинная Арктика от той вымышленной страны ужасов, которую мне рисовали когда-то! Здесь все выглядело проще, хотя не менее сурово и грандиозно.

Чукотка еще жила рассказами о героизме советских летчиков, поднявших в воздух и бережно доставивших на материк весь лагерь челюскинцев.

Теперь человек выходит на борьбу с полярной стихией, вооруженный передовой техникой. Со многими техническими достижениями Арктика в те годы была уже знакома, но вот о парашюте здесь еще знали только по наслышке. Среди многих парашютистов долгое время существовала «легенда» о том, что парашют на Севере неприменим, что прыгать здесь опасно...

Незадолго до своего арктического плавания я обучился парашютному спорту и получил звание инструктора. В плавание я захватил с собой парашют и на «Красине» организовал кружок парашютистов. Но этого было мало. Надо было практически доказать возможность парашютного спорта на Севере. Долго я

советовался с научными работниками ледокола и пришел к выводу, что прыжок с парашютом в Арктике — дело вполне реальное. Мое решение совершить прыжок командование ледокола одобрило. Надо было только подыскать подходящее место для прыжка.

Вскоре ледокол «Красин» подошел к мысу Шмидта.

Воспользовавшись длительной стоянкой ледокола, я стал готовиться к прыжку. Сильный, порывистый ветер как назло долго не унимался. На второй день ветер ослабел до 7—8 м в секунду. Назначили час вылета. С волнением я уложил парашют и направился к самолету «У-2».

Машина сделала два круга над «Красиным» и стоявшими на рейде судами и начала набирать высоту. На высоте 1 000 м я вышел на крыло и по знаку летчика ринулся вниз. Пролетев несколько секунд, я выдернул кольцо; шелковый купол наполнился воздухом. Все как будто шло хорошо. Но вдруг я увидел, что меня несет вдоль берега. «Приледнение» на битом льду не предвещало ничего хорошего. Сразу же мелькнула тревожная мысль: неужели я ошибся в расчете? А земля уже совсем близко... И вдруг — о радость! — я попадаю в нижний слой воздуха, где господствует ветер другого направления. Меня теперь несет к берегу... Через несколько секунд я приземлился в тундре, в 50 м от кромки льда.

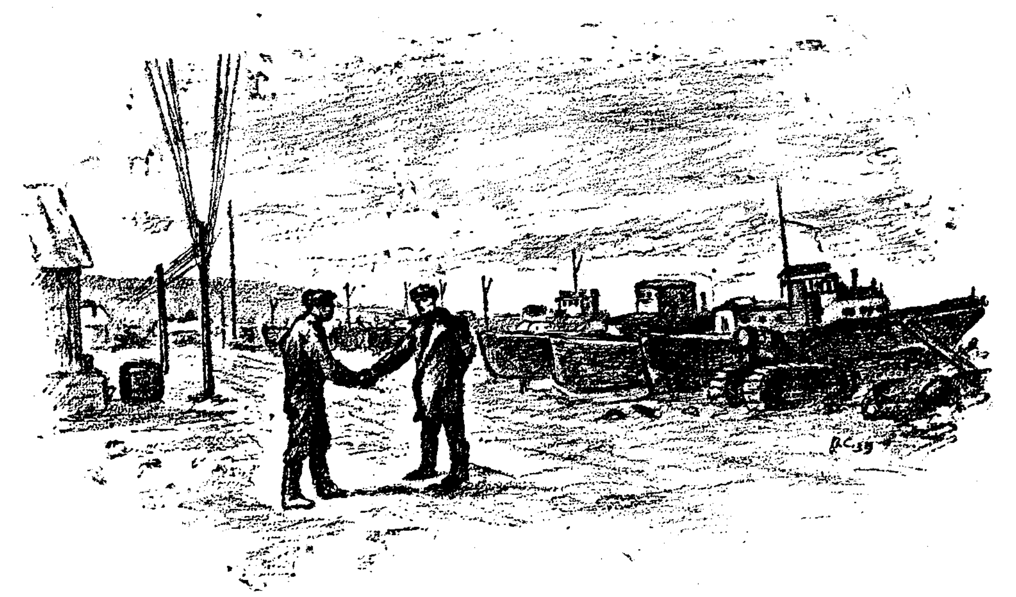
Трудно описать мое самочувствие. Ведь это был первый прыжок с парашютом в Арктике! Я убедился, что парашют вполне применим на Севере. От парашютиста требуется лишь расчет прыжка, большая сноровка в управлении парашютом и собой во время приземления, когда скорость снижения достигает 8—9 м в секунду. Кроме того, готовясь к прыжку, нужно иметь последние шаро-пилотные данные (казус, который случился со мной в воздухе, объясняется тем, что у нас не было под рукой шаро-пилотных данных, и поэтому расчет прыжка мне пришлось сделать, не зная направления ветра в верхних слоях воздуха).

Когда «Красин» возвратился из плавания, моя мечта о жизни в Арктике получила новое направление: мне хотелось быть не «морским», а «воздушным» полярником, т. е. работать над освоением Севера с воздуха... Комсомольская организация ледокола направила меня на летную учебу. Я стал работать инструктором парашютного дела во Владивостокском аэроклубе и одновременно обучаться технике пилотажа.

В июне 1937 г. меня направили работать на Чукотку.

Перспективы авиации на Чукотке — поистине огромны. Воздушные линии соединяют почти все крупные населенные места: Анадырь, бухта Оловянная, бухта Провидения, Ванкарем, Сердце-Камень, бухта Угольная, мыс Шмидта и т. д. Самолеты добросовестно возят все, что только поддается переброске по воздуху: пушнину, продукты, различные изделия промышленности и т. д. Воздушным транспортом предпочитают пользоваться геологи, охотники, районные и окружные советские работники. Необычайно доверчиво относятся к самолету и националы. В их сердцах он снискал любовь еще в дни челюскинской эпопеи. Почему бы не использовать эту популярность стальной птицы для внедрения авиационных знаний в среду молодежи? Почему бы не попытаться создать летные кадры из коренного населения Чукотки? В моем воображении уже рисовались перспективы чукотского аэроклуба. Поддержку своим мечтам я встретил у известного летчика — командира авиаотряда на Чукотке Михаила Николаевича Каминского. Он, прекрасный знаток Чукотки, много сил вложил в освоение воздушных путей Чукотского полуострова, и ему особенно была дорога мысль о воспитании новой летной смены.

Но аэроклуб — дело будущего. Сейчас нужно начать с небольшого кружка по изучению самолета «У-2». Так мы и сделали.



Анадырский речной флот на зимнем отстое

В ноябре, когда на дворе уже свирепствовала жестокая анадырская зима, возник первый летный кружок на Чукотке. На первое занятие пришло человек десять: молодые рыбаки, водники, комсомольские активисты.

— Где же мы будем заниматься? — спросили меня ученики после того, как я рассказал им об учебном плане.

Вот этого я как раз и не знал... За преподавание я брался впервые, и, по совести говоря, с трепетом в душе. У нас не было ни наглядных пособий, ни схем, ни чертежей. Я даже не был уверен в том, сумеет ли командование организовать ученикам летную практику. Правда, у нас был старый, истрепанный самолет «Ш-2», который несколько лет назад летчик Фарих оставил в бухте Провидения. По моей просьбе самолет на пароходе перевезли в Анадырь, где он был разобран и превращен в основное учебное пособие.

У кружковцев хватило выдержки и терпения, чтобы преодолеть все трудности. Как бы ни злилась, ни буйствовала на улице пурга, слушатели точно, без минуты опоздания, являлись на занятия. Надо было видеть прилежание молодежи, ее жадный интерес к тому, что говорил преподаватель. Не легко многим давалась учеба. На скамьях сидели люди с разным уровнем знаний, с разным жизненным опытом. Одни из них знакомы были со многими видами транспорта, другие никогда не слышали гудка паровоза, передвигались в море на байдаре, в тундре на оленьих или собачьих упряжках.

Интересный путь к летной учебе проделал молодой чуванец Филя Верещагин. Он вырос в тундре и кроме охоты и ловли рыбы ничего не знал. Мы взяли его учить летному делу. Решили постепенно приучать к машинам, механизмам. Начали с простейшего — научили управлять кунгасом. Потом перевели на катер — там Филя выполнял работу матроса. Потом прикрепили его к трактористу. Прошло два-три месяца и способный юноша уже самостоятельно водил трактор, а впоследствии и аэросани! Скоро весть о том, что Филя стал трактористом, облетела весь район. Чукчи приходили и спрашивали:

— Правда, Филя на тракторе ходит?

— Конечно, правда,— отвечали мы.

— Кокумэ![1] Ай, молодец Филя,— восклицали они хором.

---

[1] Кокуме — слово обозначающее радостное удивление, примерно так, как на русском языке «вот здорово»!

И вот теперь Филя хочет стать пилотом. И ему и его соседу по парте, молодому чукче, секретарю Анадырского райкома комсомола Тимоше Елкову страстно хочется скорее сесть за штурвал самолета, промчаться над родными местами, стать первыми завоевателями воздуха среди коренного населения. Чукотки. Они с нежностью ощупывают руками мотор и старательно произносят трудные слова: «карбюратор», «нервюр». Глядя на это необычайное рвение к занятиям, совсем нетрудно проводить бессонные ночи за составлением конспекта (из-за отсутствия учебников я составлял конспекты, размножал их на машинке и вручал каждому слушателю).

В феврале наш кружок получил маленькую комнату, которую мы не замедлили отремонтировать и превратить в «класс». А через месяц летчик Каминский привез нам из Москвы наглядные пособия. Вместе с Каминским прилетел в Анадырь опытный летчик-инструктор М. Н. Томилин, выпустивший не один десяток хорошо обученных пилотов. По распоряжению Каминского, Томилин начал обучать слушателей кружка управлению самолетом, который специально для нас перегнали с мыса Шмидта.

Учеба пошла быстрей и интересней. Учебный класс теперь заменяла кабина пилота. Томилин знакомил молодежь с техникой самолетовождения и упорно добивался, чтобы каждая ошибка была до конца понята и исправлена учлетом.

Среди первых, допущенных к самостоятельным полетам, был Филя Верещагин. Трудно даже рассказать, что творилось с ним в дни, когда он впервые сел за штурвал самолета! Казалось, он не ходил, а парил над землей.

Самолюбивый юноша, он глубоко переживал свои первые неудачи, и разбор ошибок выслушивал с таким мрачным видом, точно все перед ним рушилось. Понадобился большой такт, спокойствие и выдержка Томилина, чтобы привести в равновесие обидчивого юношу. Напористый, энергичный, он вскоре добился того, что полет проходил уже без замечаний инструктора.

Вновь стали к нам толпами приходить чукчи.

— Филя летает? Это правда? — спрашивали они недоверчиво.

— Летает,— отвечали мы утвердительно.

— И никто в кабине не сидит? — продолжали они испытывать нас.

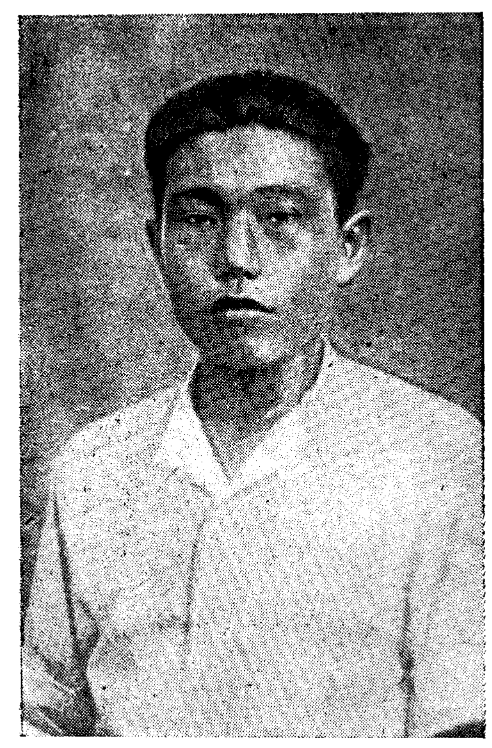
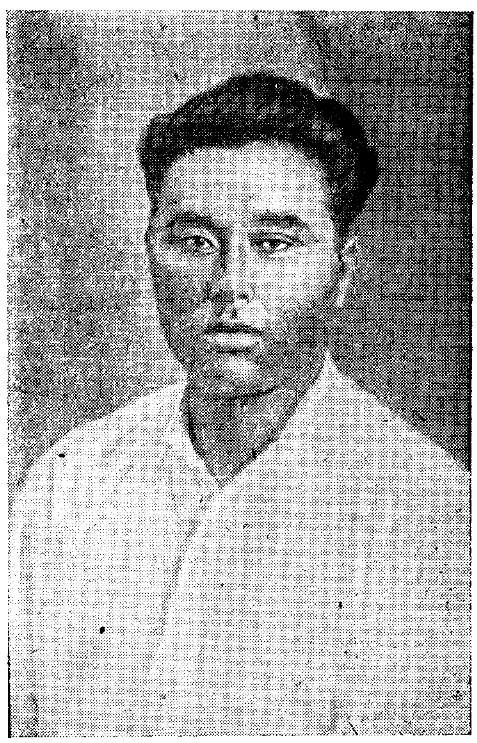
— Конечно, нет. Филя теперь сам управляет машиной. Он — летчик.

— Летчик...— протяжно говорили чукчи, удивленно покачивая головами.— Филя — летчик... Ай, ай, ай, кокумэ!

Полеты прекратились в конце июня, когда под живительными лучами солнца место взлета самолета начало усиленно таять. Наступало лето. Занятия кружка были прерваны. Но основное было сделано. Восемь молодых анадырцев получили начальное «воздушное» образование — они уже могут самостоятельно водить самолет «У-2».

Надо было двигаться дальше. Но в каком направлении? Обучать дальше летному делу молодежь, которая по окончании договора, уедет на Большую Землю — вряд ли имеет смысл, рассуждали мы. Не лучше ли создать учебную группу из коренного населения Чукотки? Пусть это будут пять-шесть молодых чукчей, которые серьезно обучатся технике пилотажа, сделают летное дело своей пожизненной профессией. Летчик-чукча, совершающий перелеты над Чукоткой! Какой удар по суеверию, невежеству, шаманской агитации! Рассуждая о перспективах летного кружка, мы твердо решили подобрать группу националов, освободить их от всякой работы, поселить в своем общежитии. Теперь оставалось только подобрать учеников.

Собственно, два ученика — Филя Верещагин и Тимоша Елков — у нас уже были. Узнав о том, что создается группа учлетов-националов, они пришли в неописуемый восторг. Чукчи и чуванцы — очень сдержанный народ и скупо выражают свои чувства. Поэтому видя возбужденные лица Елкова и Вереща-

Жители Чукотки, успешно овладевающие самолетовождением—чуванец Ф. Верещагин (слева) и чукча Т. Елков (справа)

гина, можно было понять, что творится у них на душе. «Скоро заниматься будем?»—спрашивали они у меня чуть ли не каждый день.

Наступил август, а группы по существу еще не было.

Однажды к нам пришел молодой чукча и спросил «главного» начальника.

— Это ты, Остроущенко? — испытующе оглядел он меня.

— Я.

— Вот... Каминский писал,—и, протянув мне в руки скомканный клочок бумаги, вихрастый юноша в грязной, свисающей клочьями меховой одежде отошел в сторону.

Я развернул записку. Коротко и деловито сообщалось в ней о том, что «податель сего» — будущий учлет Кэутуви. Просят любить и жаловать... Я просветлел.

— А где же Каминский? — спросил я Кэутуви.

— Каминский — фыр-рр — и он развел руками, подняв голову к небу.— Каминский нэту.

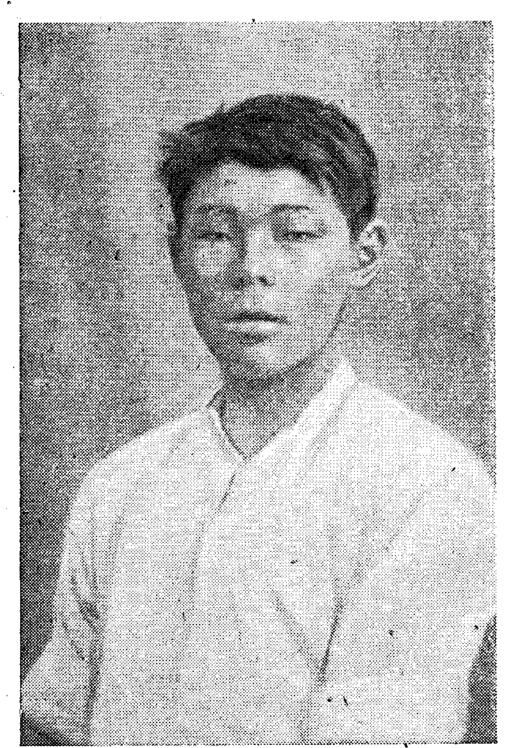
Я понял, что летчик улетел.

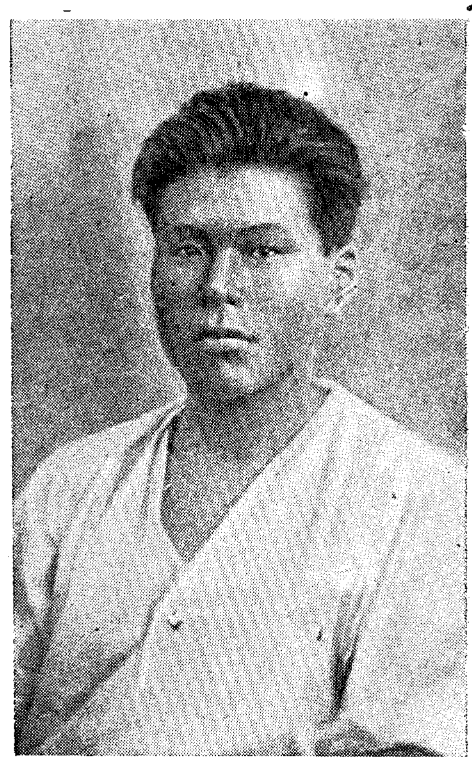
— Так ты летчиком хочешь быть, Кэутуви?

Застенчиво улыбнувшись, он молча кивнул головой.

Через час Кэутуви уже сидел в общежитии и на ломаном русском языке с трудом рассказывал свою историю. Он только что помылся в бане, переоделся и был почти неузнаваем.

Оказалось, что Кэутуви давно интересовался самолетом. О том, что есть такие крылатые машины, он слышал еще в школе, от учительницы. Каждый раз, когда в Певеке опускался самолет, он бежал к месту посадки и долго стоял там, рассматривая в упор сказочную стальную птицу. Он хотел только узнать, как она летает, а о том, чтобы самому научиться подыматься в воз-



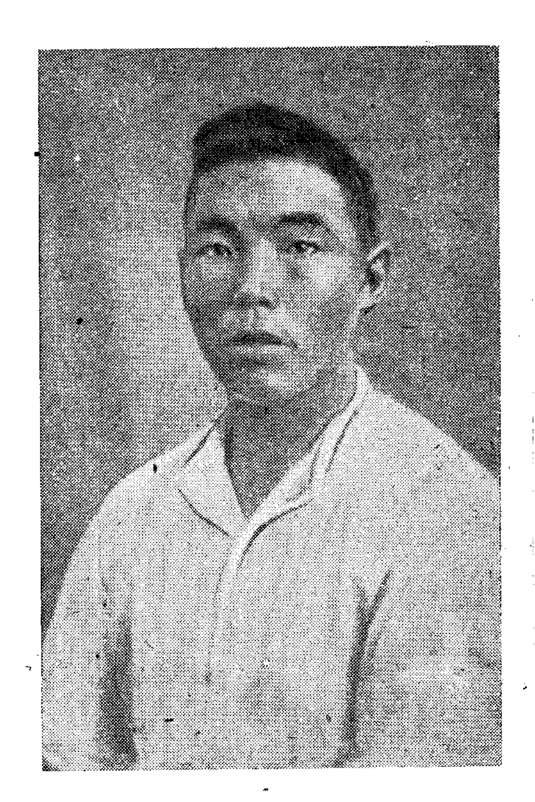


Жители Чукотки, успешно овладевающие самолетовождением — чукчи Кэутуви (слева) и Тымнетахен (справа)

дух, он и мечтать не смел. И вот, десять дней назад Каминский прилетел в Певек и случайно увидел Кэутуви. Летчик поговорил с юношей и, узнав, что тот работает учеником-продавцом и интересуется авиацией, с места в карьер предложил: «Хочешь летать? Поедем в Анадырь, там тебя выучат». Кэутуви долго не мог прийти в себя от изумления.

В выходной день Кэутуви сидел у себя в общежитии, как вдруг вбежал Каминский и крикнул: «Собирайся, полетишь со мной. Я договорился, тебя отпускают учиться...» Кэутуви надел кухлянку, схватил малицу и помчался к самолету. Но скверная погода вынудила Каминского сделать посадку в бухте Оловянной. Так как в Анадырском направлении погода не улучшалась, Каминский, оставив Кэутуви в Оловянной, улетел на мыс Шмидта. На обратном пути Каминский должен был снизиться в Оловянной, взять Кэутуви на борт машины и лететь в Анадырь. Но Кэутуви испугался, что придется долго ждать летчика. Он попросил Каминского дать ему записку в Анадырь, а затем договорился с рыбаками, чтобы они взяли его на байдару, идущую к Анадырю. Погода была отвратительная. Дул сильный ветер, байдара металась по крутым волнам. Запасы продуктов иссякли. Только на пятый день утлое суденышко вошло в Анадырский лиман. Едва ступив на сушу, измученный и счастливый Кэутуви помчался к нам.

Через некоторое время Каминский привез нового ученика — Тымнетахена. Этот молодой чукча был известен всему Уэллену как часовщик-самоучка. В 1934 г., когда самолеты перевозили на материк челюскинцев, Тымнетахен оказал большую помощь летчикам — он неустанно подогревал воду для моторов. В память об этих днях ему подарили часы. Он холил и берег их, как зеницу ока. Однажды часы остановились. Тымнетахен долго горевал и вертел



Чуванец С. Шитиков (Чукотка), успешно овладевающий самолетовождением

часы во все стороны. Вскоре с помощью напильника и наждачных брусков Тымнетахен сделал миниатюрную отверточку, разобрал часы и принялся за работу. Каково же было всеобщее удивление, когда он исправил повреждение, и часы пошли. С тех пор Тымнетахен стал хорошо разбираться в часовом механизме.

Когда Каминскому рассказали о необычайных технических способностях Тымнетахена, он тут же решил, что из этого виртуоза-часовщика выйдет недурной летчик. И Каминский не ошибся!

Лето подходило к концу. Молодые чукчи, впервые попавшие в Анадырь, с интересом присматривались ко всему новому, что окружало их здесь. Постепенно они включились в будничную жизнь, почувствовали себя хорошо в окружении грохочущего металла. Они помогали перекатывать бочки с бензином, разбирать моторы, заправлять гидро-самолеты.

Последним явился к нам чуванец Савва Шитиков. Он был одно время учеником на анадырской радиостанции. Услышав, что создается группа учлетов-националов, он добился, чтобы окружком комсомола направил его на учебу.

Группа была в сборе. Составили расписание уроков, продумали по минутам режим дня учеников. Кроме специальных летных дисциплин (теория авиации, мотор, самолет «У-2», аэронавигация и т. д.), они должны были обучаться русскому языку, математике, политграмоте. Была выделена и комната для занятий. Поставили туда столы и скамьи, повесили доску из линолеума, расположили в углу части авиационного мотора, а на полках шкафа аккуратно расставили модели самолетов.

Нельзя сказать, чтобы с первого же дня все пошло гладко, как по маслу. К нам ведь пришли жители тундры, у которых еще не было навыков к усидчивому умственному труду. Им вначале было непривычно долго сидеть на табурете (они привыкли сидеть, поджав под себя ноги, на шкурах, устилающих ярангу), с большим напряжением досиживали они последние уроки. К концу дня то и дело слышалось в классе:

— Голова болит... Ой, как болит... Тяжко...



Стахановец авиаотряда на Чукотке, награжденный значком «Почетного полярника», радист-бортмеханик А. Мохов

Преподаватели много думали над тем, как бы проще, понятнее излагать урок. Старались больше приводить близких, жизненных примеров. Особенно, конечно, сложно было объяснять специальные авиационные термины. Готовясь к занятиям, я дома писал не только конспект по теме, но составлял к нему небольшой справочник из слов и понятий, которые попутно должны быть разъяснены в классе. У чукчей есть замечательная черта: они не успокоятся до тех пор, пока не усвоят до конца новую мысль, термин, деталь машины. Припоминаю случай, как я объяснял в классе конструкцию крыла самолета «У-2». Рассказав о том, что остов крыла состоит из продольных балок — лонжеронов и идущих поперек лонжеронов ажурных ребер-нервюр, я старался как можно убедительнее и ярче показать роль и назначение этих внутренних частей крыла.

— Филя,— обращаюсь я к Верещагину,— из каких частей состоит тело человека?

Все смотрят на меня с недоумением.

Филя таращит глаза, потом медленно начинает перечислять:

— Голова, руки, ноги...

— А еще?

— Еще внутри есть позвоночник, потом ребра...

— А для чего нужны ребра? — продолжаю я невозмутимо расспрашивать Филю.

Он уже догадался, в чем дело, и чуть-чуть улыбается... Понимающе смотрит на меня и Елков.

— А как же без ребер,— отвечает Филя,— тело тогда внутрь провалится.

Все смеются.

— Конечно, тогда не человек, а лепешка будет,— вставляет Елков под общий хохот.

— Лепешка... кокумэ...— довольные шуткой, еще долго не могут успокоиться ученики.

Пользуясь теперь хоть и примитивным, но всем понятным сравнением позвоночника и ребер с лонжеронами и нервюрами, мне уже сравнительно легко объяснить роль этих частей в конструкции крыла.

Если вначале нелегко было приучить чукчей к мысли о том, что сейчас они должны только учиться, т. е. каждый день, в точно назначенное время приходить в класс и заниматься с преподавателями,— то приучить их к домашнему приготовлению уроков было куда труднее. И это не потому, что они не хотели учиться. Здесь сказалось большое умственное напряжение, усталость, которую надо было помочь им преодолеть. Для этого мы ввели послеобеденный «мертвый час», лыжные прогулки и т. д.

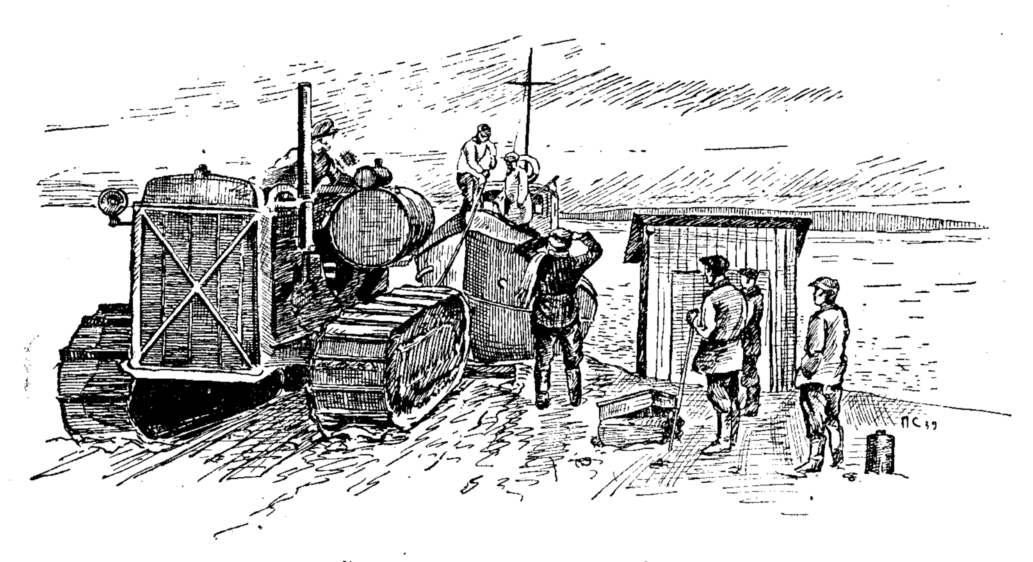
Однажды я увидел на столе у Тымнетахена разобранную «лейку». Он взялся починить аппарат, разобрал его, а собрать не мог.

— Зачем ты взялся за дело, которое не знаешь,— сказал я укоризненно.— Ведь ты же можешь испортить дорогую вещь...

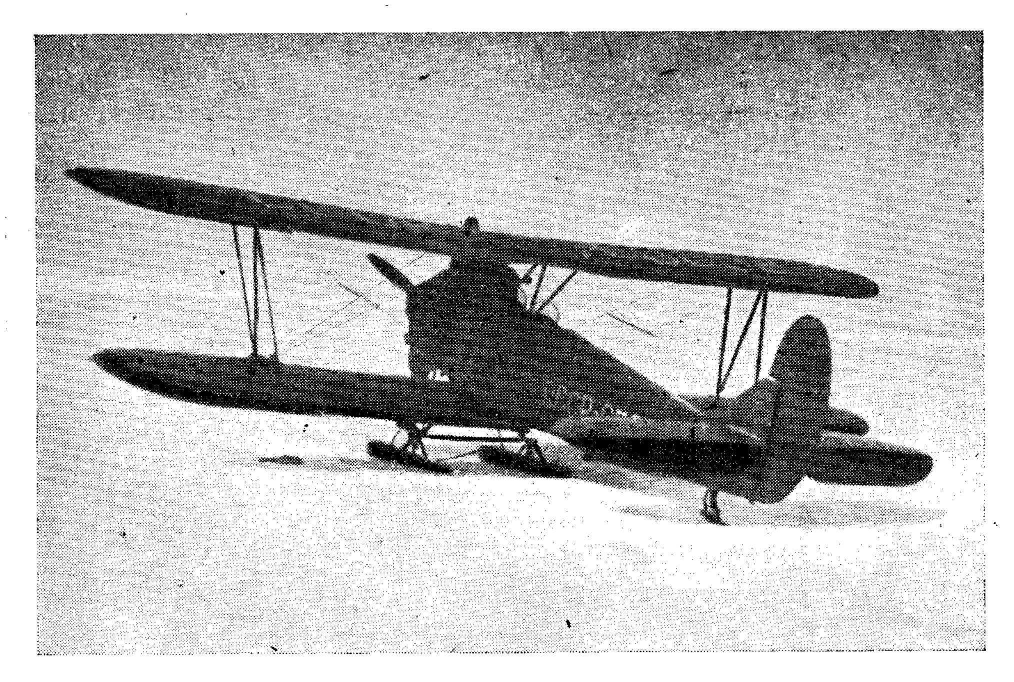
Долго и, как мне казалось, убедительно я говорил с Тымнетахеном о той ответственности, которую он взял на себя, о том, что по его вине человек может потерять ценную вещь и т. д. Каково же было мое удивление, когда, провозившись 8 дней, Тымнетахен вручил владельцу вполне исправную «лейку»...

Через несколько дней я увидел на его столе груду часовых деталей. Слух о том, как ловко Тымнетахен чинит часы, обошел весь Анадырь и теперь у него не было отбоя от клиентов. Набрав кучу часов, он их разобрал и все детали, смешав в кучу, выложил на стол. Он не думал о том, что ценные детали могут затеряться, что он не сумеет поэтому все часы починить, что, отдавая много времени возне с часовыми механизмами, он не сможет хорошо готовить уроки. Все эти, казалось бы, простейшие вещи ему были просто непонятны. Только спустя долгое время, он понял, наконец, что такое ответственность и почему он в часы приготовления уроков не должен заниматься посторонним делом.

Большую роль в приучении учлетов к систематической работе с книгой, к усидчивому труду сыграли политзанятия, рассказы о героях труда, о стахановцах, о том, как ценит и уважает страна самоотверженных работников. Многому чукчи учились и на комсомольских собраниях: они слышали, как



Спуск на воду катера в Анадыре



Самолет «У-2», на котором производились учебные полеты на Чукотке
Фото В. Остроущенко

порицается нерадивое отношение комсомольцев к своим обязанностям и, наоборот, как высоко ставятся дисциплинированные работники. Собрания приучили их быть разговорчивыми, смело вслух выражать свои мысли.

Сравнительно быстро приобретали чукчи культурные, бытовые навыки. Мыло, зубные щетки, расчески, одеколон, зеркала скоро вошли в их обиход.

Мы ввели физкультуру. Научившись хорошо ходить на лыжах, наши учлеты совершали дальние прогулки в окрестностях Анадыря.

Зимой, нережидая пургу, у нас на несколько недель застрял летчик Павлов. Увидев однажды, как ловко он танцует, чукчи упросили его организовать кружок танцев. Павлов охотно согласился. Танцы сделали свое полезное дело. Наши юноши неуклюже, вразвалку передвигавшиеся по комнате, приобрели легкую эластичную походку, стали более расторопными, подвижными. Обучились они игре в шахматы, в домино. Не пропускали возможности посмотреть новую кинокартину.

Шел второй год моей жизни на Чукотке. Внося свою лепту в летное обучение молодых националов, я отнюдь не забыл о парашюте.

В Анадыре еще никогда не видели прыжков с парашютом. Решено было поэтому первый парашютный прыжок совершить в праздник Великой Октябрьской социалистической революции — 7 ноября 1938 г. Трудно описать изумление и восторг неискушенных в авиационном спорте зрителей (среди них было не мало чукчей, съехавшихся на праздник из ближних и дальних яранг), когда на их глазах раскрылся шелковый купол и бережно донес человека до земли... Едва я приземлился, как меня окружила плотной толпой молодежь, посыпались со всех сторон вопросы. Увидев, какой необычайный эффект произвел парашют, я решил прыгнуть второй раз. Кольцо я выдернул примерно на полпути к земле. Затяжной прыжок вызвал, оказывается, испуг у зрителей. Все думали, что я лечу на верную гибель. Особенно были встревожены учлеты. «Мы думали, что ты разобьешься» — говорили они взволнованно и долго не могли поверить, что я сознательно не открывал парашют.

Пришлось тут же на ходу рассказать, что такое затяжной прыжок, в каких случаях им пользуются и т. д.

Вскоре я организовал кружок парашютистов. Интерес к парашютному спорту был настолько велик, что на первое занятие в качестве «вольнослушателей» явилось много народа. Приходили пожилые рыбаки, женщины с грудными младенцами, стаи ребятишек вились вокруг стола, где раскладывался парашют.

Попутно с кружком я по вечерам занимался парашютным делом с чукчами-учлетами. Наряду с чисто деловой подготовкой к прыжкам, я много времени уделял, так сказать, психологической подготовке. Что греха таить, чукчи смотрели на парашют с суеверным страхом. Они сомневались в прочности шелка, недоверчиво разглядывали вытяжное кольцо, не доверяли крепости строп... Чтобы рассеять их мнительность, я часто рассказывал о смешных эпизодах из жизни парашютистов, подробно разбирал случаи, когда под влиянием страха, трусости люди ломали себе ноги, терпели аварии. Кроме того, учлеты постоянно присутствовали во время моих прыжков, видели, как надо управлять собой в воздухе, наглядно обучались приземлению. Постепенно страх перед парашютом уступил место нетерпеливому ожиданию самостоятельного прыжка.

В конце февраля и деловая и психологическая подготовка к парашютным прыжкам была окончена. Приближалась знаменательная дата открытия XVIII съезда партии большевиков. По всей стране поднялась новая волна стахановского движения. Необычайный политический подъем царил среди жителей далекой Чукотки. Скромные достижения воздушно-спортивной работы в Анадыре — выпуск первого отряда парашютистов Чукотки — мы решили посвятить историческому XVIII съезду ВКП(б).

Можно себе представить, что я чувствовал в минуту, когда мои питомцы впервые прыгали с парашютом. С каждым я решил подыматься в воздух. Томилин усаживался в передней кабине, а я с парашютистом — в задней. Сидеть там вместе очень тесно. Зато рядом со мной парашютист чувствовал себя бодрее. Да и мне было спокойней. Вот я вижу улыбающееся лицо Тымнетахена, первого чукчи-парашютиста. Давно ли это казалось несбыточной мечтой?

Пытаясь заглушить рев мотора, кричу на ухо Тымнетахену:

— Ну, Тымнетахен, ты — первый парашютист Чукотки. Смотри, хорошенько приземляйся, по всем правилам...

Он утвердительно кивает головой. Проходит еще несколько минут. Мотор сбавляет обороты.

— Вылезай, Тымнетахен. Приехали!

Осторожно, но без робости Тымнетахен выходит на плоскость. Еще раз оглядываю его твердую, уверенную в себе фигуру, поправляю полуавтомат и машу рукой: «Пошел». С напряжением гляжу вниз... Все прекрасно! Купол раскрылся во время.. «Молодец Тымнетахен»! — мысленно кричу ему. Насколько возможно, продолжаю следить за ним. Вот он тренируется в разворотах... борется с раскачиванием... А теперь приземляется... Столб снежной пыли взвивается вверх...

Тымнетахена качали, обнимали. Он от смущения не знал, куда деться.

— Вот хорошо бы в Уэллене прыгнуть... Прямо с неба в ярангу,— вдруг сказал он мечтательно и смутился.

Гурьбой возвращались в общежитие. У всех было какое-то особо приподнятое настроение. Решили по этому поводу устроить торжественный ужин. В кают-компании был накрыт белоснежной скатертью стол. Принесли всякую снедь, зазвенели бокалы... Мне пришлось сказать нечто вроде спича. Герой

вечера был Тымнетахен. От волнения он лишился дара речи. А когда, сердечно поздравив и обняв Тымнетахена, я к лацкану его пиджака прикрепил значок парашютиста, кают-компания огласилась приветственными криками. Тымнетахену жали руки, разглядывали его значок, а он стоял, радостный, взволнованный...

Через несколько дней прыгали с парашютом Кэутуви, Верещагин, Шитиков, Елков и еще двенадцать комсомольцев. Каждый из них по моему предложению описал свои ощущения на бумаге. Получились замечательные документы! Вот отрывок из записи Елкова.

«Когда я впервые увидел самолеты в Уэллене, а также видел в кино спускающихся людей на парашюте, я очень удивлялся и мне казалось сперва, что наверное прыгать с такой высоты страшно. И я думал о том, что выучусь и прыгну с парашютом... И я спрыгнул... Сперва мне показалось, что я держусь на месте не спускаясь, а потом увидел, что начал быстрее подходить к земле. Смотрю, бегут ко мне товарищи, и мне захотелось еще дольше не спускаться на землю, потому что очень интересно держаться на высоте. Наконец, спустился на землю, очень обрадованный, и после этого я думаю, что в этом нет ничего страшного...»

А вот как заключает описание своего прыжка Коля Шитиков.

«...Когда я взглянул вниз, высота была большая. Люди были как букашки. Я только подумал: до земли далеконько, если не откроется парашют, то от тебя и кости не останутся. Я признаюсь: на секунду неохота была покидать самолет, таким он мне показался родным. Но это я быстро позабыл, когда услышал команду прыгать. Я оторвался от самолета и по счету 21—22 выдернул кольцо. В это мгновение я не был уверен, откроется ли парашют. Но вот меня поддернуло немного кверху и я оказался как на стуле. Так спокойно, так радостно мне было, что на земле все ясно видно. Я еще не испытывал такую радость. Спасибо нашей партии и правительству. Только при советской власти мы увидели такую радостную и счастливую жизнь!»

Наступала весна. Наши учлеты, надолго распростившись с классом, целиком перешли на попечение летчика Томилина, которого мы в шутку звали «отцом большого семейства». Тройка новичков (Кэутуви, Тымнетахен и Шитиков) бурно переживали свои первые самостоятельные полеты. Когда они вылезали из машины, им казалось, что все пережитое в кабине — чудесный сон.

В конце июня группа учлетов перебралась в другое место. Там под руководством Томилина они обучались фигурам высшего пилотажа, тренировались в полетах под «колпаком». А когда они возвратились в Анадырь — настало время собираться в дальнюю дорогу.

Зимой, во время прилета в Анадырь начальника Управления полярной авиации Главсевморпути тов. Мазурука, нам стало известно, что пятерка учлетов поедет завершать свое летное образование на Большую Землю. Вызывали и меня для усовершенствования моих далеко неполноценных летных знаний. 28 июля мы покидали Чукотку. Долго стояли мы на борту океанского парохода, пока не скрылись из глаз мачты анадырской радиостанции.

На душе было хорошо и радостно от сознания исполненного долга. Два года работы не прошли даром. Тепло становилось на сердце, когда я вглядывался в родные лица наших питомцев, первых крылатых людей Чукотки.

Интересно было наблюдать, как дорожные впечатления расширяли круг представлений моих спутников. Во Владивостоке они впервые увидели многоэтажные дома, впервые услышали звонок трамвая, гудок паровоза. Их поразило обилие пароходов в порту. «Это их, наверное, со всего мира согнали?» — наивно заключили они. Удивленно и взволнованно смотрели они из

окна вагона на могучие сибирские леса, на привольные степи, на горы, озера. «Это все наша страна? Ай, какая большая!» — говорили они тихо и проникновенно.

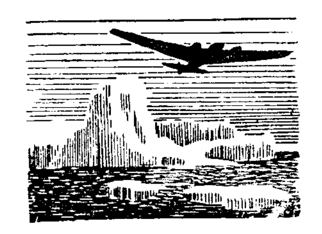
Они быстро освоились в Москве. Не прошло и пяти дней, как они тесной стайкой ходили по улицам и площадям столицы и, глядя на них, москвичи с улыбкой говорили: «Это — экскурсанты Всесоюзной сельскохозяйственной выставки». Да, наши учлеты были похожи на экскурсантов. Они осматривали достопримечательности столицы с той же серьезной и хорошей любознательностью, какая присуща советским экскурсантам.

Теперь, когда вы читаете эти строки, юноши из далекой Чукотки прилежно изучают авиационную науку в классах тамбовской школы гражданских летчиков. Тепло и нежно мы расставались с ними на вокзале.

— Когда увидимся, Виктор Прокофьевич? — кричали они мне из окна вагона. Поезд тронулся.

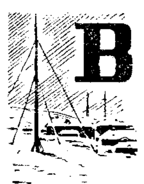
— Через год, друзья! На Чукотке! До свиданья!

— До свиданья... — донесся далекий ответ. Поезд уже громыхал на стрелках...



Г. КУЛИГИН

ДИКСОНОВЦЫ



В 1939 г. исполнилось 5 лет с начала строительства и пуска радиоцентра на острове Диксон.

Осенью 1934 г. к одному из мысов острова буксир подтянул тяжело нагруженную баржу с оборудованием, стройматериалами, аппаратурой и всем необходимым для обоснования людей на пустынном, каменистом берегу.

Закипела горячая работа. По узкоколейке, проложенной в первые же дни строительства, с берега на стройплощадку засновали вагонетки. Радиотехники, механики, электрики, превратившись на время в грузчиков, с утра до темной ночи толкали тяжелые вагонетки, разгружали баржу, таскали бревна.

Разыгравшимся штормом баржу сорвало с якорей, ударило о берег и посадило на камни. В трюмы баржи пошла вода, заливая все грузы.

Горсточка людей бросилась на спасение имущества. Механических средств для откачки воды не было, вручную качали помпы. Разбившись на смены, работали до изнеможения, валились с ног, тут же засыпали пока другая смена не выбивалась из сил и не требовала отдыха. Но много ли можно откачать вручную? Несмотря на все усилия и старания, вода не только не убывала, но уровень ее медленно и неуклонно повышался. Весь груз оказался затопленным, из трюмов его извлекали с помощью водолазов.

Дни проходили в напряженной и спешной работе. Наступили холода, приближалась полярная ночь. Со строительством торопились. Строились жилой дом, электросиловая, передающий пункт.

Плотники и столяры собирали срубленные на Большой Земле дома, покрывали крыши, прилаживали двери, окна, настилали полы. В помещениях, где еще не была закончена внутренняя отделка, не застеклены окна, уже начинался монтаж двигателей, генераторов, сборка щитов и передатчиков. С огромным трудом привели оборудование в надлежащий вид после «купания» в соленой воде: удалили ржавчину, просушили точные приборы.

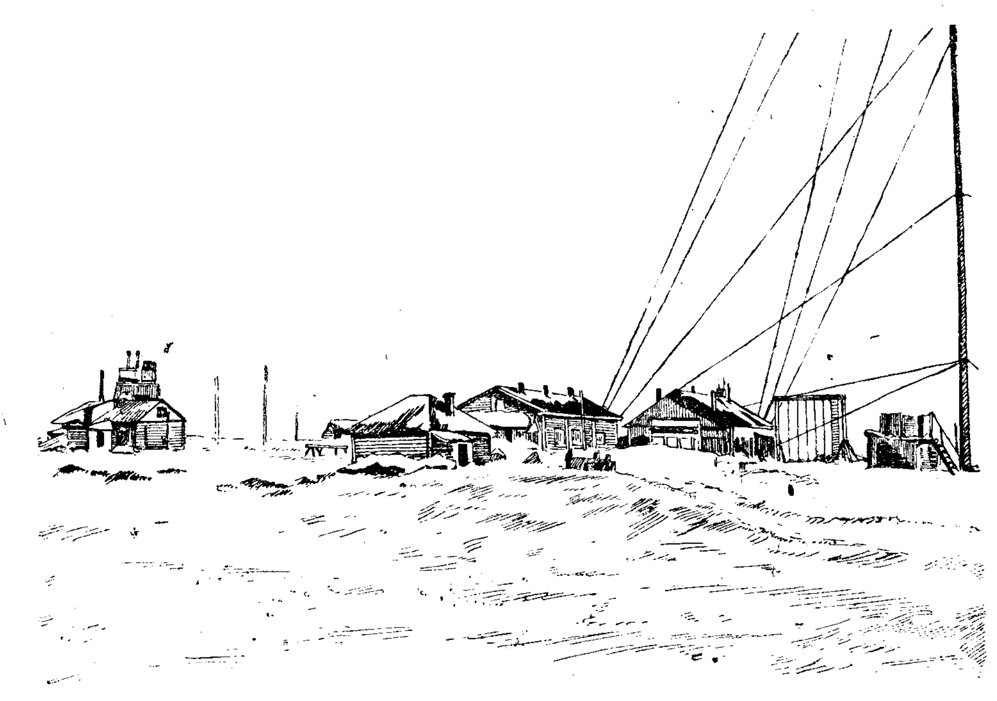
Ритм работы не ослабевал ни на минуту. В условиях начавшейся зимы, когда руки пристывали к металлу, а ветер пронизывал до костей, шел монтаж большого антенного хозяйства.

Такелажники-мачтовики поднимались в «люльках» на 60-метровую высоту, крепили такелаж, натягивали антенны. Продрогших, их спускали вниз, отогреться и снова отправляли наверх.

Это были месяцы упорной, тяжелой, но увлекательной, захватывающей работы.

Наступил декабрь 1934 г. В глухой полярной ночи, среди хаоса камней и льда, в вихрях снега и ветра, волею советских людей вырос первый полярный радиоцентр. Ледяное безмолвие окутанных мраком бескрайних просторов наполнилось неслышным голосом радиосигналов, знаменовавшим новую победу человека над природой.

И вот уже скоро пять лет, как неумолчно, непрерывно, в любой день и час можно слышать в эфире многоголо-



Поселок «Старый Диксон»

сую своеобразную речь Диксона. Во всех направлениях, на разных волнах и мощностях передатчики посылают на огромные расстояния результаты научных наблюдений целой сети полярных станций, прогнозы погоды, последние известия, музыку, живую человеческую речь телефонных разговоров, служебную и частную переписку. Они невидимыми нитями связывают между собой корабли, идущие далеко в море, самолеты, скрывающиеся в заоблачной выси, оторванные от окружающего мира зимовки — с городами нашей страны, с нашей родиной.

* * *

За истекшие пять лет радиоцентр на острове Диксон прошел замечательный путь. С каждым годом возрастали его роль и значение узлового пункта на Великом северном морском пути.

Диксоновцы часто принимали участие в выполнении ответственнейших заданий партии и правительства. Радиоцентр обеспечивал связью такие операции, которые известны не только в нашей стране, но и далеко за ее пределами.

Если бы писалась история радиоцентра, то ее лучшими страницами было бы описание обслуживания перелета покойного В. П. Чкалова по маршруту Москва — северные моря — Дальний Восток в 1936 г. Во время этого перелета телеграммы с самолета «Н-25» поступали в Москву через 2—3 минуты после отправки их с самолета. Большую часть пути связь самолета со штабом перелета шла через Диксон. Во время экспедиции советских воздушных кораблей на Северный полюс и обратно в 1937 г. Диксон также нес бессменную вахту. Кроме деловой переписки Диксон транслировал для экспедиции концерты, передавал радиогазету.

Во время перелетов В. П. Чкалова и М. М. Громова из Москвы в США в 1937 г. не было ни одного перебоя, ни одной задержки или срыва связи по вине Диксона.

Это наиболее яркие эпизоды, а сколько было разных других, как, например, регулярная связь с «Литке» на всем пути от Диксона до берегов Камчатки или с ледоколом «Каганович» в 1939 г., когда ледокол находился в районе острова Цейлон.

Из всех испытаний радиоцентр Диксона выходил с честью. Люди сдавали один экзамен за другим на «отлично».

В 1939 г. за прекрасное состояние оборудования, за четкую работу, за перевыполнение норм радиообмена, за экономию горючего и смазочного, за высокую оперативность руководство Главсевморпути наградило радиоцентр похвальной грамотой.

Сколько замечательных людей, преданных своему делу полярников воспитал Диксон! О людях, прошедших через Диксон, выросших из рядовых работников до начальников станций, до старших специалистов-командиров производства, ставших его патриотами, можно писать целые книги.

За это время около 10 человек диксоновцев отмечены высшей наградой — орденами Союза, три человека награждены значком «Почетный Полярник», большое количество — денежными премиями, благодарностями и другими видами поощрений.

Больше половины настоящего состава диксоновцев (а комсомольская организация целиком) — стахановцы и ударники производства.

Александр Александрович Михайлов вступил на остров Диксон еще в 1925 г., когда остров был совсем мало известен.

Неоднократно после этого он возвращался и зимовал здесь, когда все население острова состояло из 8 человек зимовщиков.

В 1936 г. А. А. Михайлов был начальником радиоцентра. Правительство дважды отметило его долголетнюю работу, сначала орденом «Знак почета», затем орденом «Трудовое Красное Знамя».

В 1939 г. А. А. Михайлов назначается начальником полярной станции на Диксоне.

Василий Петрович Матюшкин также больше десяти лет провел на Диксоне, одновременно с т. Михайловым награжден двумя орденами. Три года (с 1935 по 1938 г.) он проработал безвыездно на новом радиоцентре старшим радиотехником, диспетчером района и начальником «выделенного пункта». В 1939 г. он снова возвращается на Диксон на должность начальника радиоцентра.

Эти замечательные люди, скромные и простые в товарищеской среде, пользуются заслуженным авторитетом и уважением среди окружающих.

Владимир Емельянович Круглов за 4 года работы на радиоцентре был диспетчером, начальником радиоцентра, начальником полярной станции. Он также награжден орденом «Знак Почета» и значком «Почетный Полярник» за образцовую работу.

Старший радиотехник Б. Г. Харитонович (сейчас начальник зимовки на острове Домашнем), Г. Н. Боровиков (сейчас начальник Гидрографического управления), синоптик Д. Дрогайцев, механик С. В. Юмберг, первый начальник радиоцентра и его строитель В. В. Ходов — все это наши орденоносцы, люди, которыми гордится диксоновский коллектив.

Быстро растет молодежь Диксона, честные преданные рядовые работники выдвигаются на посты руководителей производства, становятся старшими специалистами.

Молодой энергичный радист Костя Румянцев впервые попал на Диксон в 1935 г. Работал радиооператором, затем старшим радиотехником и вот уже в этом году он диспетчер района. За стахановскую работу Румянцев неоднократно получал денежные премии, а в 1939 г. награжден значком «Почетный Полярник».

Вместе с Румянцевым в 1935 г. приехал и Костя Якубов. Работал сначала трактористом, затем был переведен сменным механиком на дизеле, а теперь, вот уже скоро год, как Костя Якубов — старший механик электросиловой, стахановец, преданный работник.

Виктор Гурин приехал два года тому назад старшим радиотехником передающего пункта. Сейчас Гурин — начальник пункта и старший по зимовке на Новом Диксоне.

Комсомолец Николай Шеховцов проработал электриком три года, награжден

значком «Почетный Полярник». Сейчас он работает на руководящей работе в Политуправлении Главсевморпути.

Можно привести много примеров того, как на Диксон приезжали люди без специальностей, но здесь с ними занимались, обучали их, и, уезжая, они имели определенный запас опыта и знаний, чтобы работать или продолжать обучение по выбранной специальности. Чернорабочие в прошлом — Федя Постников, Алексеенко, Федорчук — получили начальную закалку на Диксоне. Сейчас Ф. Постников — метеонаблюдатель, Алексеенко — моторист, Федорчук — начальник пожарной охраны порта Диксон и т. д.

В этом году в силовой на Новом Диксоне получил специальность, проработав год учеником, А. Иванов. Он зачислен в штат сменным механиком.

Много еще стахановцев и ударников среди людей Диксона. Вот, например, радист Зенин, принимающий с коммерческой скоростью до 300 знаков в минуту, Н. И. Жуков прозимовавший безвыездно 5 лет (с 1934 по 1939 г.), и др. Все они самый ценный живой капитал радиоцентра, создающий ему популярность, оправдывающий его назначение.

* * *

Радиоцентр спокойно и уверенно встретил навигацию 1939 г., вступив в нее вполне подготовленным. На Диксоне побывали десятки кораблей. За это время не было ни одной жалобы со стороны корреспондентов, ни одного нарекания на несвоевременное обслуживание. Не было также ни одного перерыва в работе — круглые сутки «ходят» передатчики, работают дизели и динамомашины.

Радиообмен только с судами составляет 10 000 слов в сутки!

Передо мной вахтенный журнал электросиловой станции. В нем я вижу записи, которые не встречались в течение прошлых пяти лет: «Дизель №... проработал безостатоновочно 70 часов», «...проработал 90 часов без перерыва», «...проработал без минутной остановки 130 часов» и т. д.



А. А. Михайлов
начальник полярной станции на Диксоне

130 часов! Ведь это значит, что он проработал пять с лишним суток без остановки под полной нагрузкой.

Такой напряженной работы я за три с лишним года работы на Диксоне не видел. Самые продолжительные безостановочные моменты (в дни перелетов Чкалова и на полюс) не превышали 60—70 часов.

За эту навигацию обмен радиоцентра перевалил за миллион слов в месяц.

Указание правительства о перестройке работы Главсевморпути, решение XVIII съезда ВКП(б) о превращении Северного морского пути к концу третьей пятилетки в надежно действующую водную магистраль — документы, глубоко вошедшие в сознание всех полярников. Они были тщательно проработаны и осознаны полярниками Диксона и явились той силой, которая вызвала невиданный подъем стахановского движения и социалистического соревнования, благодаря которому радио-



Н. Шеховцов

3 года проработал электриком на полярной станции о. Диксона

центр бесперебойно обслуживал навигацию.

На примере только маленького коллектива передающего пункта на Новом Диксоне, проделавшего колоссальную работу в течение последнего года (с конца прошлой и до начала навигации 1939 г.), станет ясным весь объем работ всего радиоцентра.

Четыре радиотехника, пять механиков, электрик, тракторист (всего 11 чел.) заняты на обслуживании передающего пункта радиоцентра (два года назад здесь были заняты 13 чел.).

Передатчики, светомаяк, ветродвигатель, трактор, вездеход, два дизеля, два генератора, четыре умформера, аккумуляторная батарея, масса вспомогательных механизмов и др. лежат на плечах этих одиннадцати человек.

При круглосуточной вахте и помимо регулярных профилактических ремонтов этим коллективом проделана масса разнообразных работ. Вот, например, работа по замене одного из 50-сильных дизелей.

Дизель № 159 был на станции с 1934 г. Благодаря умелому обслуживанию и уходу за ним проработанное дизелем количество часов без капитального ремонта значительно превосходит все установленные нормы. В этом году необходимо было заменить его новым, а дизель отправить на материк для производства капитального ремонта. Новый дизель (№ 1116) в течение нескольких месяцев пролежал в порту под снегом. Доставлен он был в безобразном состоянии. Перед установкой нужно было тщательно очистить детали от ржавчины и привести его в порядок. Кроме того к новому дизелю не было шкива. Шкив от старого двигателя имел втулку с меньшим диаметром, чем шейка вала. Было придумано специальное приспособление для проточки шейки вала на месте, так как специального станка, где бы можно было проточить вал, на Диксоне нет. Суппорт был укреплен на полу на специальной подставке; вращали вал от специально установленного для этого дела электромотора. Эта работа вместе с регулировкой и обкаткой заняла массу времени, потребовала много труда и изобретательности. В конце концов двигатель был установлен и прекрасно работает.

Другая трудоемкая работа механиков — восстановление трактора «ЧТЗ» на гусеничном ходу. Трактор был получен в нерабочем состоянии. Требовался капитальный ремонт ходовой части. Запасных частей на станции не было. Около полугода трактор стоял законсервированным. Но на Диксоне трактор — единственный вид транспорта, могущего в зимнее время обеспечить горючим и смазочным силовую станцию и топливом поселки Старый и Новый Диксон. Механики взялись отремонтировать трактор, заменив запасные части «суррогатом» из имеющегося материала.

Около полумесяца в необычайно тяжелых условиях, при отсутствии теплого гаража, отрывая время от сна и отдыха, механики комбинировали, при-

думывали, осуществляли. Так, например, роликоподшипники в ведущих роликах были заменены трубами, впрессованными одна в другую.

К радости механиков трактор пошел на «суррогате», как они называли свои детали, и работает уже полгода. За это время станция была обеспечена углем, а силовая горючим на всю навигацию, вплоть до 1940 г.

Много времени пришлось затратить на вездеход, который приспособить к работе в условиях Диксона так и не удалось. При температурах ниже 20° прорезиненная ведущая лента лопалась. Пробовали ставить металлические шарниры в местах трещин, но они появлялись в новом месте. Пропускали под ленту стальной тросс, чтобы ослабить нагрузку на ленту, но и это не помогало.

Банки аккумуляторной батареи «И-10» были собраны заново и поставлены вместо выбывших из строя. Кто хоть раз паял аккумуляторные пластины, тот знает, что это за неприятная, тяжелая и вредная для здоровья работа. Эту работу выполнил электрик т. Кучеров с помощью т. Дубинина.

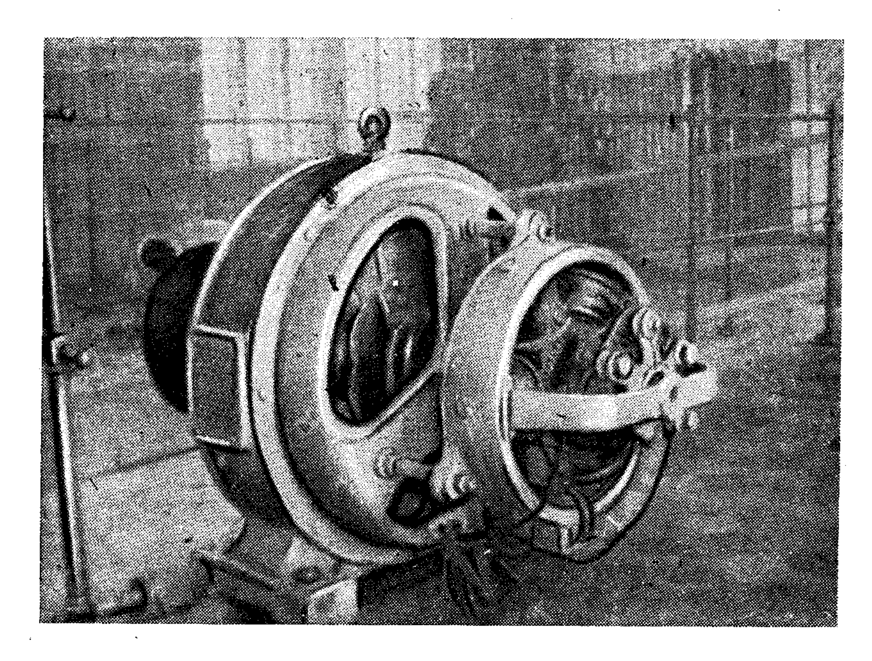
В течение целого года одна срочная работа сменяла другую. Выполнение их обеспечило бесперебойную работу силовой станции, а следовательно и радиоцентра.

* * *

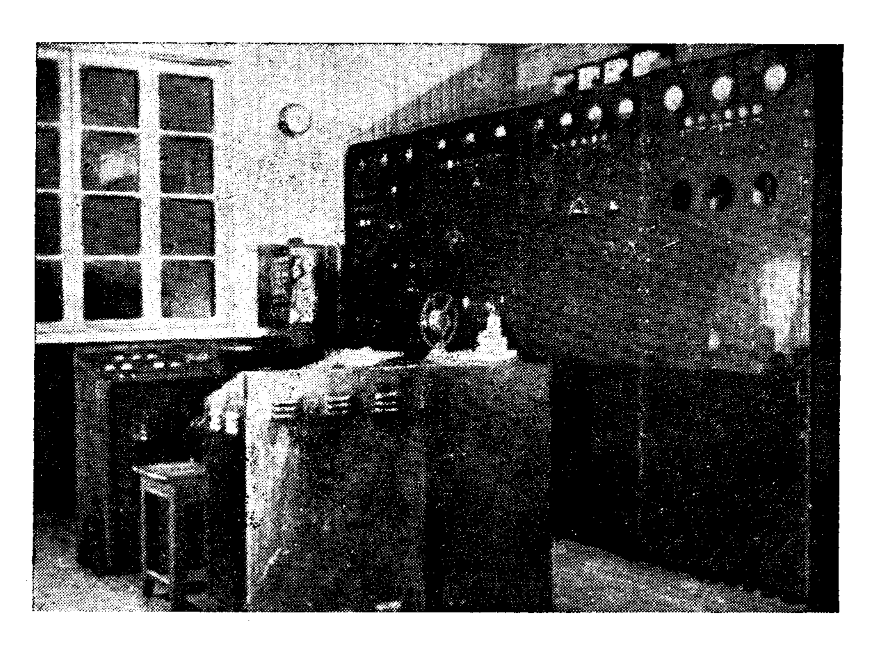
Радиотехники не отставали от механиков. Помимо круглосуточной вахты они выполняли не мало работ: смонтировали из материалов, имевшихся на Диксоне, новый киловаттный передатчик, который уже отрегулирован и вступил в строй действующих передатчиков. Это значительно повысило оперативность и пропускную способность радиоцентра.

Реконструировано питание передатчиков «малого блока», давшее большую устойчивость в работе и устранившее взаимное влияние одного передатчика на другой.

Пятикилометровый трансляционный кабель, связывающий «приемный» и «передающий» пункты,—наиболее уязвимое место. Проложенный прямо по тундре, он идет «по долинам и холмам». Раскисшая за лето тундра засасывает его, а зимой он прочно вмерзается в нее. Тундра в зимнее время,



Силовая станция на «Новом Диксоне»



Радиостанция на «Новом Диксоне»

а особенно к весне, имеет свойство вспучиваться, перемещаться. Вмерзший в нее кабель деформируется, нарушается целость изоляции, происходит укорочение или полный обрыв пар (кабель имеет 10 пар). В прошлом году из-за этого дважды была угроза остановки радиоцентра. Дважды радисты предупреждали надвигающуюся аварию.

По ночам (используя ночные перерывы в работе) в тридцатиградусную стужу, в тесном ящике-кабинке, наполненном копотью примуса, с коченеющими ногами начальник передающего пункта Гурин, радист Щелчков и электрик Кучеров разъединяли муфты, искали повреждение. Не найдя на этом участке, двигались к следующему и так пока не было обнаружено поврежденное место. Не одну долгую ночь слушали они, как воет за тонкой стенкой ящика пурга.

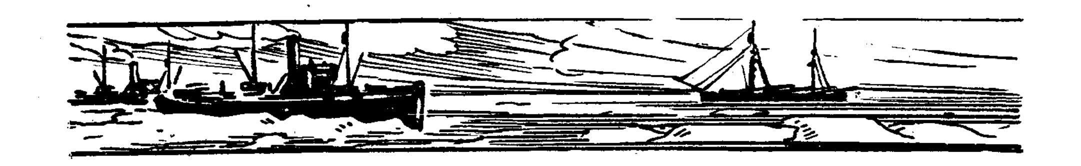
За самоотверженную работу руководство Главсевморпути отметило этих товарищей денежной премией и благодарностями.

С наступлением весны радисты и механики собирали среди плавника доски и около 400 м кабеля в наиболее топких местах уложили на доски.

Кроме работ производственного порядка коллектив передающего пункта проделал большое количество хозяйственных работ. Например перевезли на берег больше 500 шт. бочек, убрали территорию станции, привезли с берега мелкую гальку, которой засыпали двор, покрасили и вымыли жилые и служебные помещения и т. д.

* * *

Все одиннадцать специалистов передающего пункта — радиотехники, механики, электрики — стахановцы и ударники. Они не являются исключением — это члены одного большого коллектива Диксона, который живет одним желанием обслуживать навигации так, чтобы Диксон вышел на одно из первых мест в системе Главсевморпути, чтобы к пятилетнему юбилею радиоцентр завоевал переходящее Красное Знамя.



Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

Н. АННИН
К. ЕВТЮХОВ

ВАЖНЕЙШЕЕ ЗВЕНО В ПОДГОТОВКЕ К НАВИГАЦИИ 1940 ГОДА

(О СУДОРЕМОНТЕ)

Успех эксплоатации арктического флота во многом зависит от технического состояния каждого судна. Обеспечить наши корабли высококачественным ремонтом и в установленный срок — одна из главных задач в подготовке к навигации 1940 г.

В практике судоремонта прошлых лет, в том числе и 1938—1939 г., было много порочного. В постановлении правительства от 29 августа 1938 г. было указано, что флот Главсевморпути работает на износ. Однако в зиму 1938—1939 г. это серьезное упущение в работе Главсевморпути по существу не было выправлено. Корабли ушли в плавание с большими недоделками и с запозданием.

Почему же ошибки прошлых лет повторились и в этом году?

Морское Управление и периферийные организации Главсевморпути совершенно недостаточно, а порой небрежно руководили судоремонтом. По существу ремонт флота в 1939 г. проводился без плана, по методу «как-нибудь» отремонтировать судно, выпустить суда в Арктику «любой ценой».

Технические отделы самоустранились от судоремонта (Мурманское арктическое пароходство), или занимались им под большим нажимом (Ленинградская морская контора).

Морские конторы, Арктическое пароходство и Технический отдел Морского Управления не знали истинного состояния судов, отсутствовала система в подготовке дефектных ведомостей, неудовлетворительно проводились инспекторские осмотры.

Размещение ремонта судов по заводам происходило по принципу — «предъяви дефектов поменьше, лишь бы взяли судно в ремонт», т. е. по существу обманывали завод и себя, ломали планы, вносили путаницу.

Прежнее руководство Главсевморпути работало в отрыве от своего технического аппарата. Это привело к тому, что суда размещались на ремонт, по существу без учета технической обстановки и условий ремонта.

Должной деловой связи работников Севморпути с заводами, производящими ремонт, не было, отсутствовали графики, контроль и обмен опытом плавсостава с инженерно-техническими работниками и рабочими заводов.

Можно привести ряд примеров, подтверждающих неудовлетворительную подготовку к ремонту.

Например, можно ли было осуществить ремонт флота в 1938—1939 г. на Мурманском судоремонтном заводе Главсевморпути?

Известно, что Мурманский завод к этому времени только вступал в эксплоатацию и на него нельзя было еще ориентироваться при составлении плана ремонта судов. Естественно, что составляя план, Технический отдел Морского управления предусмотрел основной ремонт судов на заводах судостроительной промышленности.

Однако, прежнее руководство Главсевморпути, не посоветовавшись с работниками технического отдела, изменило представленный Правительству план.

По этому измененному плану получалось, например, что корпуса ледоколов «Ленин» и «Литке» должен был ремонтировать в доке Ленинградский завод, а валы и винты, для которых также нужен док — Мурманский судоремонтный завод (не имеющий дока). Капитальный ремонт ледокольного парохода «Русанов» предполагался по измененному плану на двух заводах: в Архангельске на заводе «Красная Кузница» и в Мурманске. Для этого пришлось бы вынуть котлы и разоружить корабль в Мурманске, после чего отбуксировать его в Архангельск для капитального ремонта корпуса; затем из Архангельска опять отбуксировать его в Мурманск для капитального ремонта механической установки и для постановки котлов.

Нечего и говорить, что такой способ ремонта не выдерживал никакой критики. Пришлось все на ходу исправлять. Было потеряно много времени, пока наконец, после длительных переговоров, Наркомат Судостроительной промышленности и Наркомат Морского флота согласились ремонтировать весь наш флот на своих заводах.

Размещение судов на ремонт, не включенных своевременно в план, проходило с большими трудностями. В это время на заводах шла напряженная работа по выполнению плановых заданий. Заводы естественно не могли обеспечить ремонт судов Главсевморпути в нужные для нас сроки. В отдельных случаях для того, чтобы заводом все же был начат ремонт корабля, Морское управление Главсевморпути становилось на неправильный путь: объем ремонта судна искусственно преуменьшался. При этом рассуждали так: «пусть завод начинает ремонт, а уже с расшитым днищем или с неустановленными гребными валами, корабль ведь не выведешь из дока». Например, окончательная стоимость капитального ремонта ледокола «Ермак» оказалась больше ранее установленной на 1 509 тысяч рублей. Ледоколу «Ленин» было отремонтировано 3 гребных вала, вместо запланированных двух.

Нередко объем ремонта занижался, потому что отдельные морские конторы не знали технического состояния своего флота, не контролировали, чтобы техническая эксплоатация судов проходила правильно.

Приведем такой случай: зверобойное судно «Нерпа» наскочило на банку. В вахтенном журнале была сделана запись — «легко прошли днищем по грунту». Появилась течь. Вместо того, чтобы заявить об этом случае Морской инспекции и Техническому отделу Арктического пароходства, капитан судна, боясь ответственности, ушел на зверобойный промысел, подвергая опасности всю команду и ухудшая состояние корабля. Когда же «Нерпа» возвратилась в Мурманск, течь увеличилась и появился крен. После подъема «Нерпы» на слип обнаружилось, что вместо «легкого прохода днищем по грунту» был сильный удар, в результате которого свернулась оковка форштевня и разбит форкиль.

Потребовалась полная смена форкиля, оковки и части обшивки прилегающих поясьев. Объем работ по сравнению с заявленным почти удвоился.

Выпуск из гарантийного ремонта ледокола «И. Сталин» и ледокольного парохода «С. Дежнев» задержался не только по вине заводов. Правда, заводы тянули окончание работ, считая, что вынужденное обстановкой, Главное Управление Севморпути, по примеру 1938 г. все равно примет корабли в плавание даже и с недоделками и крупными дефектами. Наш же Комнаб (Комиссия по наблюдению за постройкой судов) и Технический отдел Морского управления, вместо решительного и четкого контроля за выполнением гарантийных работ,— занялись перепиской о разногласиях по объемам и содержанию работ. Вместо того, чтобы вплотную заняться главными машинами и некоторыми другими важными объектами, Комнаб и Технический отдел устранились от контроля и больше спорили о мелочах: например, нужен ли здесь коврик, ящик и т. д.

Выход судов в рейс задерживался нередко по вине самих Морских контор Главсевморпути. На двое суток задержался, например, ледокольный пароход «Малыгин», потому что Архангельская морская контора не выполнила в установленный срок минимальный объем ремонта.

Нет еще у нас борьбы за удешевление ремонта судов. Перед навигацией 1939 г. ледокольному пароходу «Сталинград» Арктическое пароходство запланировало доковый ремонт. Однако, при ближайшем рассмотрении дефектов корабля обнаружилось, что корпус имеет течь в форпике, а лист, подлежащий замене, при разгруженном судне полностью выходит из воды. Здесь требовалась только небольшая дифферентовка судна на корму. По указанию Морского управления ремонт «Сталинграда» был произведен силами Мурманского судоремонтного завода, на плаву. Лист был сменен и корабль выпущен в рейс.

Ошибки, допущенные в подготовке флота к навигации, привели к тому, что ремонт судов не был закончен своевременно.

Морское управление и его Технический отдел упустили из рук руководство и контроль за ремонтом флота, поздно организовали необходимую помощь Морским конторам (Мурманскому Арктическому пароходству и Владивостокской Морской конторе). В связи с отсутствием на местах надлежащего технического руководства и должного внимания к ремонту флота, Морское управление должно было раньше направить туда своих специалистов.

Практика ремонта 1938—1939 г. говорит также о том, что Арктическое пароходство и Морские конторы (Ленинградская, Архангельская и частично Владивостокская) подошли к делу подготовки флота к навигации недостаточно продуманно. Снабжение судов проходило неудовлетворительно. Организация судоремонтных работ была на низком уровне. Мурманское Арктическое пароходство, например, совершенно не интересовалось ремонтом своих судов в Ленинграде. Сюда работники Технического отдела и руководители пароходства ни разу не приезжали.

Контроль за ходом ремонтных работ и деловой контакт судомеханической службы корабля и работников из Комнаба с представителями заводов — были исключительно плохими. Некоторые старшие механики не знали, что делает завод у них на корабле (тт. Неупокоев, Федотов и др.). Они считали, что это их не касается, в то время как они должны были иметь повседневное наблюдение и знать, как идет ремонт корабля.

Нежелание повседневно заниматься контролем за ремонтом привело, например, к тому, что поздно была обнаружена поломка правого штока брашпиля на ледоколе «Ермак» (инженер Смирнов и старший механик Малинин). Ледокол «И. Сталин» и ледокольный пароход «С. Дежнев» ушли в море с неисправными рефрижераторами.

Для определения результатов ремонта и контроля за правильной эксплоатацией флота проводился инспекторский осмотр судов. Однако, инспекторские осмотры некоторыми Морскими конторами и Арктическим пароходством были проведены неудовлетворительно. Отдельные капитаны и механики уделили ему мало внимания и плохо к нему подготовились. Инспекторский осмотр парохода «Садко», например, был произведен во время ремонта. Это не могло дать полной картины технического состояния судна.

Инспекторские осмотры производятся, согласно инструкции, перед выходом судна в рейс. Основное назначение этого осмотра — с фотографической точностью зафиксировать состояние судна с тем, чтобы при повторном осмотре (после навигации) можно было бы установить правильность его технической эксплоатации. Однако это правило не всегда выполнялось, а Ленинградская морская контора (начальник т. Петров) вообще не выполнила приказ о производстве инспекторских осмотров, хотя к этой конторе был приписан только один корабль.

По возвращении кораблей из Арктики должны быть проведены повторные инспекторские осмотры судов. Сопоставляя акты первого и второго осмотра, можно будет судить, как команда относилась к доверенному ей судну. Акт инспекторского осмотра является не только характеристикой работы команды судна, но и материалом для корректировки дефектных ведомостей и планирования судоремонта.

Наша задача — провести ремонт флота Севморпути к навигации 1940 года планово, нормально, без штурмовщины. От командования судов требуется своевременное представление дефектных ведомостей. Пароходство и Морские конторы должны подготовить техническую документацию, а Морское управление обязано подготовить нормы и нормативы и обеспечить судоремонт всеми материалами.

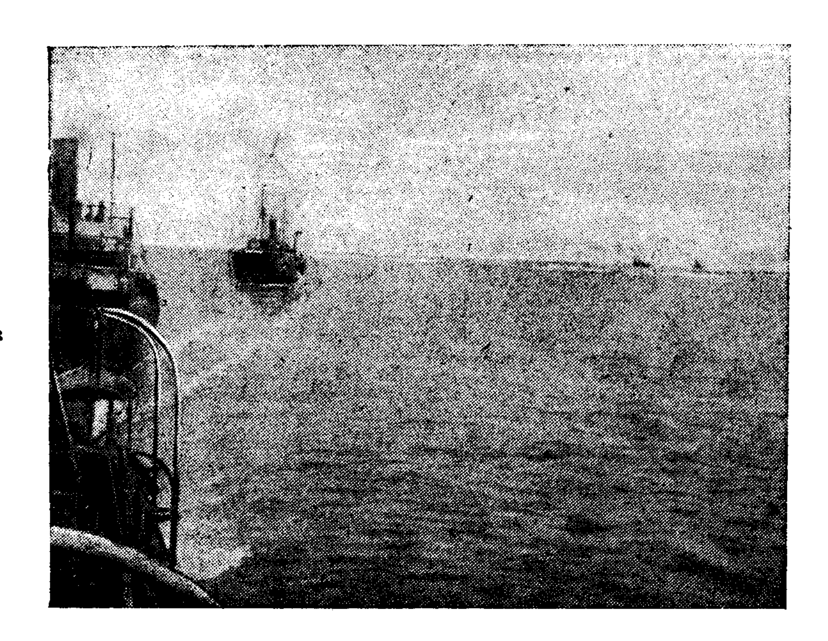
Отсутствие технической документации обычно срывало своевременную постановку флота в ремонт. Например, несвоевременное представление Арктическим пароходством дефектных ведомостей в 1938—1939 г. по ледокольным пароходам «Малыгин» и «Садко» привело к излишней переписке с Наркомморфлотом и удлинению сроков ремонта. Задержка дефектных ведомостей на капитальный ремонт ледокольного парохода «Русанов» (к тому же дважды забракованных заводом «Красная кузница») также отодвинула сроки ремонта.

Работники Морских контор и в частности Технических отделов должны технически грамотно обработать полученный с судов материал. На основании обследования судна необходимо критически подойти к представленным дефектным ведомостям. Надо оставить в них только то, что необходимо для нормальной эксплоатации судна, привести все представленные материалы в соответствие с требованиями единой номенклатуры судоремонтных работ Наркомморфлота.

Используя данные осеннего инспекторского осмотра, дефектных ведомостей и приняв во внимание рейсовые отчеты, должен быть сделан вывод о работе судна во время навигации и дан анализ действительному состоянию судна. Этот вывод и должен лечь в основу технической характеристики корабля, которая должна дать ясное представление, чтó нужно сделать для улучшения состояния судна.

До настоящего времени заявки на судоремонтные материалы и навигационное снабжение давались «ориентировочно». Не было никаких отправных точек. Обычно бралась прошлогодняя заявка, которая, как правило, произвольно увеличивалась и представлялась в Морское управление Главсевморпути. Защищать такую заявку не представлялось возможным. Никто не мог точно сказать, сколько же нужно, например, на ледокол «И. Сталин» или другой корабль дать в рейс ножевочных полотен, плашек, метчиков и т. д.

Караван судов в море Лаптевых



Морское управление совместно с морскими конторами должно к 1 декабря разработать нормы расхода основных материалов на судоремонт по группам судов: ледоколы, транспортные суда, ледокольные пароходы, наливные суда и служебно-вспомогательный флот. Оно должно разработать нормы расхода материалов и инструмента на рейсовое снабжение флота по тем же группам судов, с указанием срока службы инструмента.

Наличие таких норм даст возможность регламентировать снабжение флота и вести контроль за расходованием материала и инструмента.

Большое внимание должно быть в настоящее время уделено проверке разработанных еще перед навигацией 1939 года норм расхода топлива и смазки.

Механики должны знать свое топливное хозяйство. Нельзя допускать факты, имевшие место на ледоколе «И. Сталин», когда 3-й механик Соколов не знал, какой расход масла на ледоколе, какая емкость масленных цистерн и т. д.

По ряду судов проведены теплотехнические испытания («Малыгин», «Литке», «Сибиряков»), которые должны быть положены в основу рабочих норм расхода топлива. Пароходство и Морские конторы к разработке этих норм должны подойти со всей серьезностью, используя богатый материал рейсовых отчетов и опыт работы лучших стахановцев флота.

Сроки ремонта кораблей у нас еще слишком велики. Подготовка к судоремонту 1939—1940 г. должна проводиться так, чтобы максимально удешевить ремонт и сократить его сроки.

Мы имеем для этого все условия.

В период зимнего судоремонта 1939—1940 г. почти весь флот Главсевморпути, приписанный к Морским конторам Западного сектора и Арктическому пароходству, будет ремонтироваться на собственной судоремонтной базе — Мурманском судоремонтном заводе Главсевморпути.

Наряду с ремонтом основного морского флота, необходимо обратить серьезное внимание на ремонт флота арктических портов Диксон, Тикси и Провидение.

До последнего времени ремонт этого флота проводился бесконтрольно. Морское управление Главсевморпути имело представление о флоте арктических портов только по техническим характеристикам судов, чертежам и рассказам «очевидцев». До текущего года ни один инженер Управления ни разу не производил обследование портового флота.

В этом году Морским управлением впервые было проведено обследование флота порта Диксон. Обследование показало, что основные суда флота нужда-

ются в значительном ремонте. Такое же обследование флота необходимо произвести в 1940 г. в портах Тикси и Провидение.

В арктических портах отсутствуют причальные линии, поэтому все погрузо-разгрузочные работы производятся на рейде. Вот почему портовый флот должен быть всегда подготовленным к напряженной и четкой работе во время арктической навигации.

В составе флота арктических портов имеются паровые суда разных мощностей. Катера в основном с автомобильными и тракторными моторами. На ремонт такого флота в нормальных условиях требуется в течение года затратить в разные периоды 2—2½ месяца. Мы же имеем совершенно иную картину. Арктическая навигация длится 3½ — 4 месяца. После этого весь портовый флот становится на ремонт и ремонтный период в арктических портах длится в среднем 8 месяцев. Мириться с таким положением нельзя.

Как осуществляется ремонт портового флота?

Возьмем обыкновенный портовый катер с мотором «ЧТЗ». Штат команды состоит из моториста, старшины и матроса. Когда катер становится на зимовку, мотор снимается и перебрасывается в цех. В течение семи месяцев его разбирают, чистят, моют. Так продолжается до тех пор, пока не наступит время установки мотора на катер. Тот же самый мотор «ЧТЗ», установленный на шасси трактора, по нормам требует на капитальный ремонт при таком же количестве людей около 70 суток. Металлический же корпус катера обыкновенно требует только покраски. Она занимает 5—6 дней у 2 человек.

Таким образом в течение 8 месяцев судовые команды «числятся» на ремонте и имея свободное время, не могут быть использованы на других работах.

При существующем типе судов, на ремонт флота портов силами судовых команд необходимо тратить не более трех месяцев. В период полярной ночи судовые команды должны быть заняты портовыми работами, повышением квалификации, подготовкой и монтажем станков в мастерских и т. д.

С наступлением же теплой погоды, все судовые команды должны быть переброшены на свои суда для производства мелкого текущего ремонта.

Затронутые в статье вопросы, не исчерпывают полностью всего комплекса мероприятий по судоремонту. Мы считали бы нужным, чтобы по данному вопросу, высказались капитаны, старшие механики судов, работники Технических отделов, Арктического пароходства и Морских контор, а также технический персонал Мурманского судоремонтного завода.

Следовало бы детально обсудить вопросы нормирования и оплаты труда судовых команд, занятых на ремонте. До настоящего времени нормирование труда команды, занятой на ремонте своего судна, производилось по случайным нормам. Единых норм выработки по всем видам работ и по различным типам судов не было. Оплата труда судовых команд, занятых на ремонте, вообще не регламентировалась.

Все это создает трудности в развертывании социалистического соревнования и стахановского движения.

Сейчас, когда из Арктики вернулись корабли, перед работниками арктического флота, Морских контор и Морского управления стоит важнейшая задача — обеспечить высококачественный ремонт арктического флота и встретить навигацию 1940 года в полной готовности.

Особо ответственная и почетная задача ложится в этом году на коллектив Мурманского судоремонтного завода, которому впервые предстоит выполнить большую программу по ремонту судов Главсевморпути.

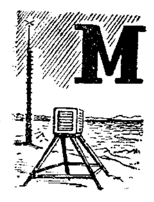
Нет сомнения, что дружными усилиями всего коллектива работников Главсевморпути ремонт флота будет выполнен с честью.

◀ ● ▶

С. ЛАППО

МОРЕ ЛАПТЕВЫХ

ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ



Море Лаптевых находится в Советской Арктике и омывает северные берега Евразии. Оно расположено между Таймырским полуостровом, Северной землей и архипелагом Новосибирских островов. С юга оно ограничено территорией Якутской АССР, а с севера береговых границ не имеет, сливаясь с Северным Ледовитым океаном [1].

Граница Северного Ледовитого океана определяется краем материковой отмели.

В районе моря Лаптевых край материковой отмели близко расположен у восточных берегов Северной Земли, от которой идет на юго-восток до 77° с. ш. и 118° в. д., а затем поворачивает на северо-восток и проходит севернее Новосибирских островов по параллели 79½° с. ш.

Таким образом, между Таймырским полуостровом и Новосибирскими островами Северный Ледовитый океан образует подводный залив, который вдается в море Лаптевых, и дальше чем в других местах спускается на юг, приближаясь к берегам материка.

Это обстоятельство сказывается на всем режиме моря Лаптевых, в частности, на ледовом режиме.

Море Лаптевых занимает среднюю часть Северного морского пути. К западу от него расположены Карское, Баренцово и Гренландское море, а к востоку — Восточно-Сибирское и Чукотское, которые отделяют его от теплых океанов — Атлантического и Тихого.

С соседними морями море Лаптевых соединяется сравнительно узкими проливами: с Карским морем — проливом Вилькицкого, с Восточно-Сибирским — проливами Дмитрия Лаптева и Санникова. Вблизи моря Лаптевых на азиатском континенте лежит один из полюсов холода — Верхоянск, где зимою температура воздуха падает до —70° С. Рельеф азиатского материка, постепенно опускающегося на Север, способствует влиянию континента на климат моря Лаптевых.

Обособленное географическое положение моря Лаптевых определяет его своеобразный гидрометеорологический режим, на котором с одной стороны сказывается влияние Азиатского континента, а с другой — центрального полярного бассейна Северного Ледовитого океана.

Море Лаптевых лежит за полярным кругом, между 72 и 80 градусами с. ш.

КЛИМАТ

Климат моря Лаптевых суровее, чем в других советских арктических морях, и даже в открытой части Северного Ледовитого океана, где сказывается влияние громадных, сравнительно теплых, водных масс, подстилающих ледовый покров. На побережьи моря Лаптевых зимою температура воздуха падает до —50—55° С, в то время, как

---

[1] См. по всем географическим названиям, упоминаемым в статье, карту моря Лаптевых на стр. 73.

в центральной части Северного Ледовитого океана редко бывает ниже — 40° С, как показали наблюдения дрейфующих судов и станции «Северный Полюс».

Средняя годовая температура воздуха в море Лаптевых около —15° С. В других арктических морях средние годовые температуры воздуха выше: в Карском и Чукотском морях около —10° С, в Восточно-Сибирском —12° С, в Баренцовом —5° С (в средних частях этих морей, где пролегает трасса Северного морского пути).

Зимой над морем Лаптевых распространяется сибирский антициклон, в летнее же время наблюдается вторжение циклонов с запада или востока, поэтому ветровой режим отличается разнообразием.

Общий воздушный поток, как и на всем северном побережьи Евразии, зимой преобладает с суши на море, а летом с моря на сушу.

Хорошая погода в море Лаптевых, как в большей части Северного Ледовитого океана, бывает весной, в период полярного дня.

По числу штормов в навигационный период море Лаптевых занимает первое место среди других морей, через которые пролегает Северный морской путь. Особенно часто штормовая погода бывает в сентябре. По своей силе штормы редко превышают 10 баллов.

Осадков в море Лаптевых выпадает мало.

Туманы же в навигационный период (август — сентябрь), наоборот, бывают очень часто.

БЕРЕГА

Берега моря Лаптевых, по характеру надводного рельефа, в большей своей части относятся к нейтральным берегам, представляющим низменности и плоскогорья.

На Таймырском полуострове расположено плоскогорье Бырранга. В районе острова Встречного и бухты Марии Прончищевой, с моря видны горные массивы (гора Миддендорфа), от которых к морю простирается обширная возвышенная терраса, покрытая тундрой.

В северной части Таймырского полуострова горы вплотную подходят к берегу моря.

Горные вершины Северной Земли достигают высоты 500—700 м над уровнем моря и покрыты куполами материкового льда. Крутые склоны гор местами опускаются к самому берегу моря. По долинам в море спускаются ледники, образуя отвесные обрывы.

Южный берег моря Лаптевых большей частью низменный, с береговыми обрывами, сложенными из рыхлых пород с прослойками вечной мерзлоты. Только устье Лены окружено Хараулакскими горами: к западу от него, до устья Оленека протянулся хребет Чекановского, к востоку горы доходят до западного берега губы Борхая, где расположена бухта Тикси.

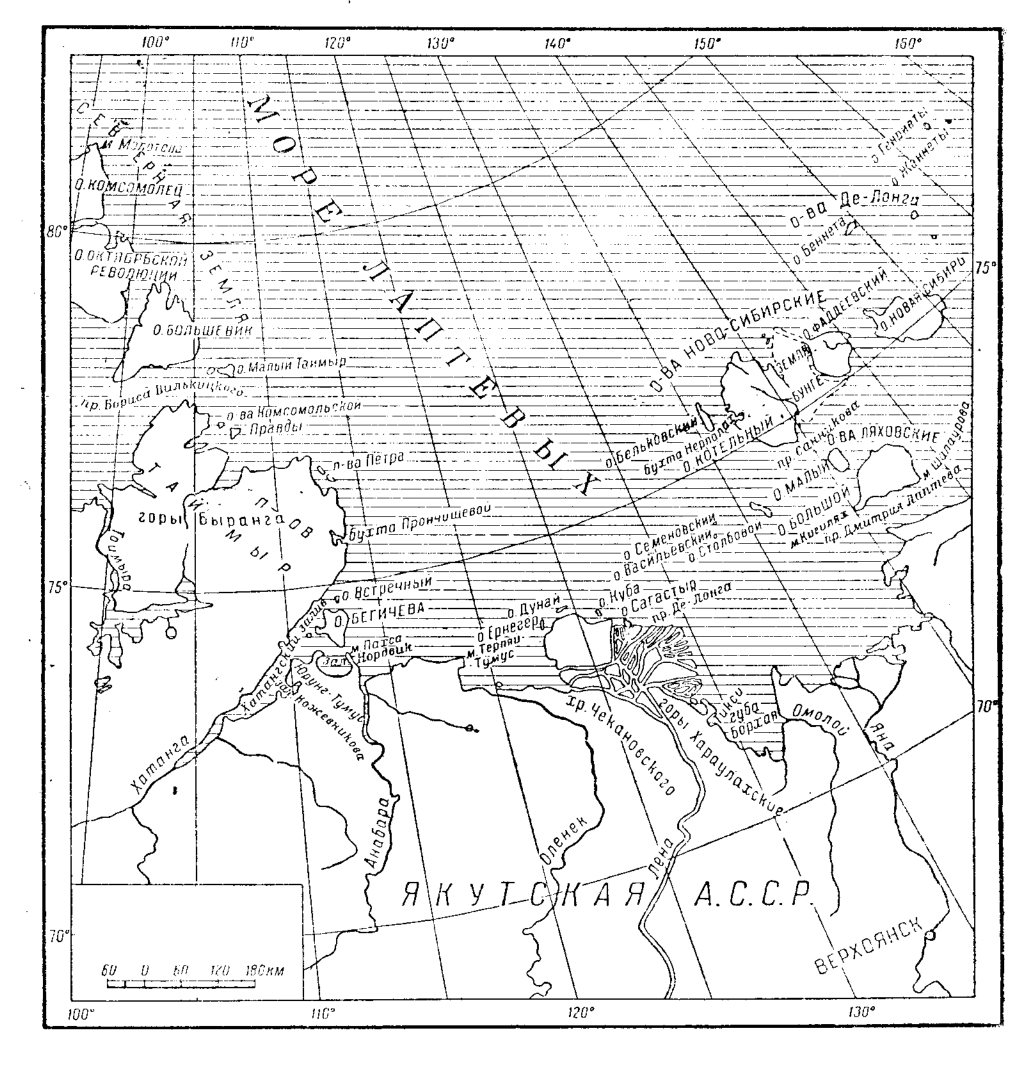
Новосибирские острова (Б. Ляховский М. Ляховский и Котельный), образующие восточный берег моря Лаптевых, имеют отдельные незначительные возвышенности до 300 м, сложенные из горных пород. Преобладающая равнинная часть островов не поднимается над уровнем моря выше 40 м.

В отношении подводного рельефа большая часть берегов моря Лаптевых принадлежит к типу плоских берегов, с развитым пляжем, который постепенно опускается к воде и сложен из илисто-песчаного грунта. Изобаты (линии равных глубин) у таких берегов располагаются параллельно береговой черте.

К востоку от устья реки Яны у берегов моря отмечаются большие отмели. У таких берегов наблюдаются сильные сгоны и нагоны воды ветрами, вследствие чего берег на большом пространстве затопляется водой или, наоборот, обсыхает, что затрудняет определение береговой линии.

Только в северо-западной части, примыкающей к проливу Вилькицкого, и у Северной Земли, берега моря Лаптевых крутые, дно неровное, каменистое.

На южном материковом берегу в море Лаптевых впадают мощные реки: Хатанга, Анабара, Оленек, Лена и Яна, которые приносят ежегодно более



Карта моря Лаптевых

500 км³ воды. Приток речных опресненных вод сказывается на гидрометеорологическом режиме моря Лаптевых.

РЕЛЬЕФ ДНА

Море Лаптевых принадлежит к так называемым окраинным и тренгрессивным морям, окаймляющим материки и образовавшимся вследствие затопления океаном низменности прежней суши. Как все тренгрессивные моря, море Лаптевых мелководно.

Дно моря Лаптевых образует материковый склон, постепенно опускающийся к океану. Наибольшей глубины (более 200 м) море Лаптевых достигает на границе с океаном, которая определяется краем материковой отмели. Южная часть моря Лаптевых имеет небольшие глубины. Только на расстоянии 300—400 миль (550—700 км) от берега глубины достигают 100 м.

Особенно мелководна юго-восточная часть моря, прилегающая к проливу Дмитрия Лаптева. Здесь в 240—270 милях от берега глубины достигают всего 25 м.

Глубина играет весьма важную роль в гидрологическом режиме морей, особенно арктических. На мелких местах зимою здесь вода промерзает до дна или пловучий лед становится на мель, образуя ледяной припай, который иногда сохраняется весь год.

Дно моря Лаптевых состоит из ила и песка. Только у берегов встречается галечный грунт. В районе Новосибирских островов наблюдается интересное явление — ледяное дно, которое представляет собой каменный лед, покрытый слоем ила и песка.

ГИДРОЛОГИЧЕСКИЙ РЕЖИМ

Несмотря на исключительно суровый климат, море Лаптевых не представляет таких ледовых затруднений для мореплавания, какие встречаются в других арктических морях. В августе и сентябре море Лаптевых в большой своей части освобождается ото льдов. Лед в это время встречается в северо-западной части моря, спускаясь с севера в виде языка, который иногда прижимается к восточному берегу Таймырского полуострова. Это объясняется системой течения в море Лаптевых, имеющей циклонический характер.

В западной части моря, у Таймырского берега, течение узкой полосой идет на юг, а у восточной, примыкающей к Новосибирским островам,— на север. Течение, идущее с севера, иногда заносит из Северного Ледовитого океана в море Лаптевых мощные льды и айсберги, образовавшиеся от ледников Северной Земли. Кроме того, в западную часть моря Лаптевых заносятся льды из Карского моря через пролив Вилькицкого.

Влияние континентального климата сказывается на сравнительно раннем освобождении моря Лаптевых от льда и на раннем замерзании.

Зимою арктические моря у берега покрываются неподвижным ледовым покровом — береговым припаем. Границей распространения берегового припая обычно бывает глубина 20—25 м (предел нагромождений льда до дна). Таким образом, в отмелой юго-восточной части моря Лаптевых береговой припай распространяется в море на сотни километров. Толщина берегового припая к концу зимы в море Лаптевых достигает до 2—2$^1/_2$ м.

Такой мощный припай медленно разрушается весной, вследствие чего в южной части моря Лаптевых и в районе Новосибирских островов часто лед сохраняется до второй половины августа, а иногда и все лето, если весь не растает или не будет вынесен на север течением или благоприятным ветром.

Разрушению льда в море Лаптевых способствует теплое континентальное лето на южном его побережьи, мощный приток теплых речных вод и благоприятное течение, направленное на север.

Течение непрестанно выносит льды из моря Лаптевых в Северный Ледовитый океан. Наблюдения показали, что дрейф льда на север в восточной части моря Лаптевых достигает 10 км в сутки.

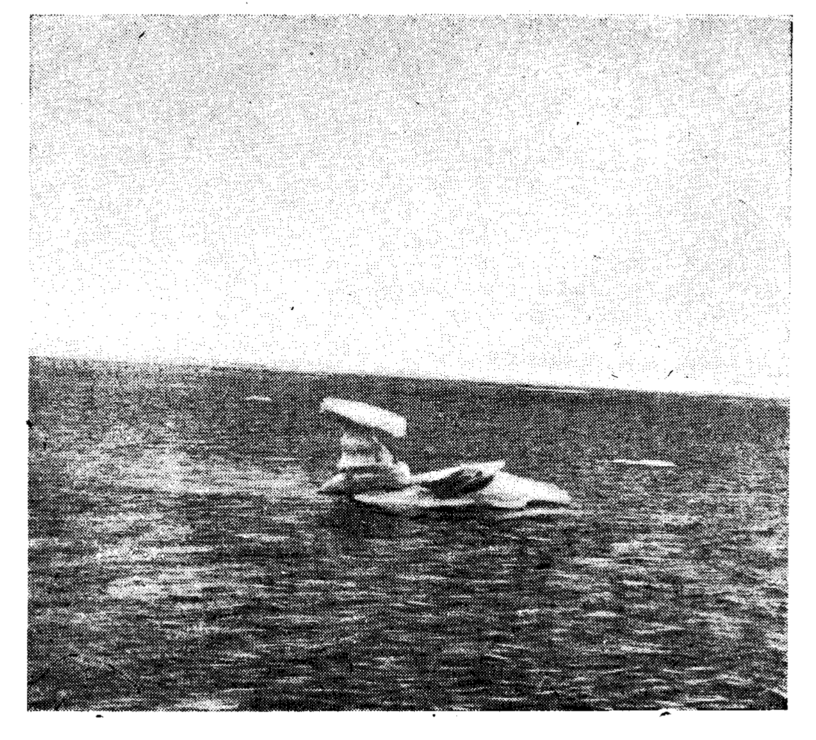
Разрушению льдов способствует также сильное приливо-отливное течение, наблюдаемое в западной части моря, где скорость течения доходит до 2 миль (4 км) в час.

Высота прилива в западной части моря Лаптевых у Таймырского берега достигает 2—3 м и является наибольшей по всему северному побережью Евразии, за исключением Белого моря и Мурманского берега. На южном и восточном берегах моря Лаптевых высота приливов 40—60 см. Здесь гораздо большее значение приобретает колебание уровня вследствие сгона и нагона воды ветрами. При южных и восточных ветрах происходит сгон воды, а при северных и западных нагон, причем амплитуда колебания уровня достигает 1,5—2 м.

В конце сентября или в начале октября начинается замерзание моря Лаптевых. Образование нового льда происходит очень интенсивно вследствие резкого континентального наступления холодов. На быстрый процесс осеннего замерзания в южной части влияет также опресненность воды, происходящая от впадения рек.

Летом на поверхности моря Лаптевых соленость воды у южных берегов снижается до 1—1,5‰, в то время как обычно морская вода имеет соленость 3$^1/_2$‰.

Придонная соленость воды в море Лаптевых выше, чем на поверхности. Это объясняется притоком воды из



Пловучий ледяной гриб в море Лаптевых.

океана, которая компенсирует поверхностный слой.

Температура воды зимой подо льдом, в зависимости от солености, колеблется от —1° до —2° С. Летом, после освобождения моря ото льда, температура воды на поверхности в южной части, а также у берегов и в заливах доходит до 10° С. Придонная температура воды всегда остается отрицательной.

ИСТОРИЯ ОСВОЕНИЯ МОРЯ ЛАПТЕВЫХ

Географические названия на карте моря Лаптевых исключительно русского или местного происхождения, например, острова Фаддея, Петра, Ляховские, залив Кожевникова, бухта Прончищевой и т. п. Это свидетельствует о том, что море Лаптевых освоено русскими мореплавателями, путешественниками и исследователями.

Местные народные (преимущественно якутские) наименования встречаются на южном материковом побережьи моря: Терпяй тумус, Юрунг-тумус, Борхая, Сагостыр и т. п.

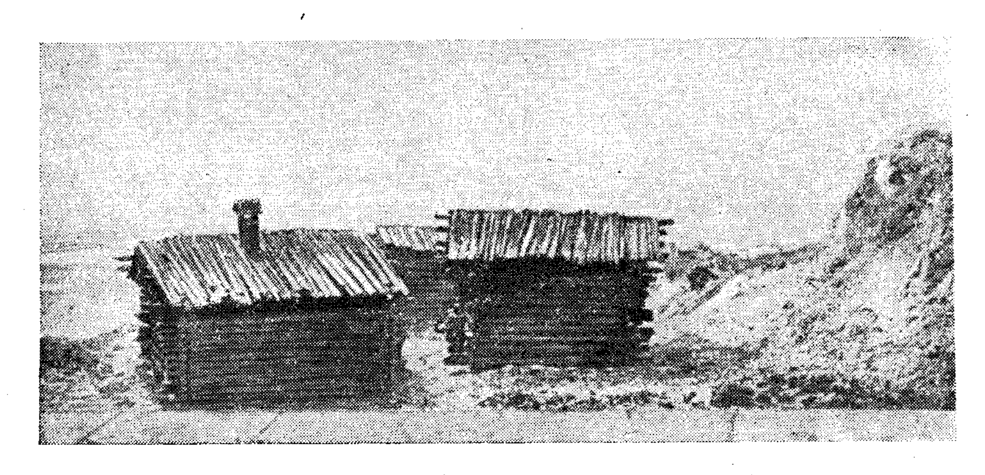
Только проток Де-Лонга и остров Куба в дельте Лены напоминают о трагической американской экспедиции на судне «Жанетта».

На иностранных картах иногда море Лаптевых именуется морем Норденшельда. Но Норденшельд, первым совершив плавание по всему Северному морскому пути с запада на восток, не был первым исследователем моря Лаптевых. Эта честь принадлежит русской Великой северной экспедиции, организованной по указу Петра I, и работавшей в течение 10 лет, с 1734 по 1744 г.

Братья Лаптевы, Харитон и Дмитрий, были начальниками отрядов Великой северной экспедиции, работавших в этом море, которое по заслугам названо их именем.

Первые сведения о море Лаптевых появились от русских, которые еще в XVII веке совершали плавание у берегов между устьями рек Лены, Яны, Оленека, Омолоя и других, на небольших парусных и гребных судах, называвшихся кочами.

Первое плавание в море Лаптевых совершил якутский казак Иван Ребров, который в 1633 г., выйдя из Лены и



Зимовка Дмитрия Лаптева на реке Колыме

плывя вдоль берега к востоку, открыл устье реки Яны.

После Реброва там плавали: казак Елисей Буза, Прокопий Козлов, Федор Чурка, казаки Лаврентий Кайгорода, Василий Бугор и др.

С 1735 г. по 1740 г. в море Лаптевых работали отряды Великой северной экспедиции, которые исследовали и составили карты всего северного побережья Евразии.

Новосибирские острова впервые были обследованы местными экспедициями из Якутии, которые снаряжались с промысловыми целями.

В 1712 г. экспедиция под начальством казака Меркурия Вагина, организованная для «проведывания» островов, перешла по льду на остров Большой Ляховский. Объезжая его, Вагин видел к северу другой остров — Малый Ляховский.

В 1770 г. на острова организует экспедицию Иван Ляхов для сбора мамонтовой кости. Он посетил оба острова и вернувшись в Якутск, представил доклад о сделанных открытиях, причем просил предоставить ему монопольные права для сбора там мамонтовой кости и промысла песца. Эта просьба была удовлетворена, и по указу Екатерины II островам было присвоено название Ляховских.

В 1773 г. Ляхов открыл остров Котельный. В 1780 г. приказчик промысловой артели купцов Сыроватских, к которым перешло право промысла на Новосибирских островах, открыл остров «Столбовой».

Острова Бельковский, Семеновский и Васильевский были открыты жителем города Якутска Бельковым, первый остров — в 1808 г., а остальные в 1822 г.

Более поздним является открытие острова Бегичева (Сысой), расположенного при входе в Хатангский залив. О существовании этого острова было известно местным жителям, среди которых было распространено мнение, что на острове живут «шайтаны», и попасть на него нельзя.

Эти сведения заинтересовали известного полярника Никифора Алексеевича Бегичева, который, после экспедиции на шхуне «Заря», постоянно жил в устье Енисея.

В 1906 г. Бегичев предпринял экспедицию на остров, и первый доставил о нем сведения. По картам Великой Северной экспедиции остров Бегичева был показан, как полуостров.

В 1878 г. в море Лаптевых был Норденшельд, совершая на «Веге» опытное плавание Северным морским путем с запада на восток.

В 1893 г. Ф. Нансен на «Фраме» прошел в северо-восточную часть моря Лаптевых, чтобы со льдом дрейфовать через Северный Ледовитый океан.

Но ни экспедиция Норденшельда, ни экспедиция Нансена не занимались специально исследованием моря Лаптевых. Эти цели преследовали русские экспедиции в 1901—1902 г. на шхуне «Заря» и в 1912—1914 гг. на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач».

Первая экспедиция, возглавляемая Толлем, работала в районе Новосибирских островов. Зимней базой у нее была бухта Нерпалах на острове Котельном. В задачу этой экспедиции входила также проверка сведений о легендарной «Земле Санникова», которая якобы находится севернее Новосибирских островов.

Вторая экспедиция специально занималась гидрографическими исследованиями Сибирских морей. Ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач» были построены для гидрографических работ по Северному морскому пути. Базируясь во Владивостоке, «Таймыр» и «Вайгач» в течение трех лет (1912, 1913 и 1914) посещали море Лаптевых, производя промер моря и описание берегов. В результате их работ были составлены подробные морские карты восточного сектора Арктики, в том числе и моря Лаптевых, а также краткая лоция морей. Гидрографической экспедицией на «Таймыре» и «Вайгаче» был сделан ряд географических открытий, например, открыта Северная Земля.

В 1919 г. в море Лаптевых плавал Амундсен на шхуне «Мод». На этом заканчивается досоветский период мореплавания и исследования моря Лаптевых.

ОСВОЕНИЕ МОРЯ ЛАПТЕВЫХ В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ

На первом этапе советского социалистического строительства была освоена западная часть Северного морского пути, через Карское море в устья рек Оби и Енисея.

В то время, как в Карском море морские перевозки развивались интенсивно, в восточной части Северного морского пути долгое время проводились только единичные рейсы судов, преимущественно из Владивостока до Колымы.

Кроме того, в Восточно-Сибирском море и в море Лаптевых поддерживалось каботажное сообщение между Колымой и Леной.

В 1922 г. море Лаптевых посетил пароход «Колыма», доставивший грузы с востока в бухту Тикси.

В 1926—1928 гг. шхуна «Полярная Звезда» совершила несколько плаваний из Тикси в восточную часть моря Лаптевых.

В 1931 г. установились регулярные рейсы между Леной и Колымой на специально построенном пароходе «Ленин», который проводил караваны речных судов.

Таким образом, судоходство в море Лаптевых ограничивалось только его юго-восточной частью. Так было до 1932 г., когда ледокольный пароход «Сибиряков» положил начало регулярному транзитному плаванию Северным морским путем.

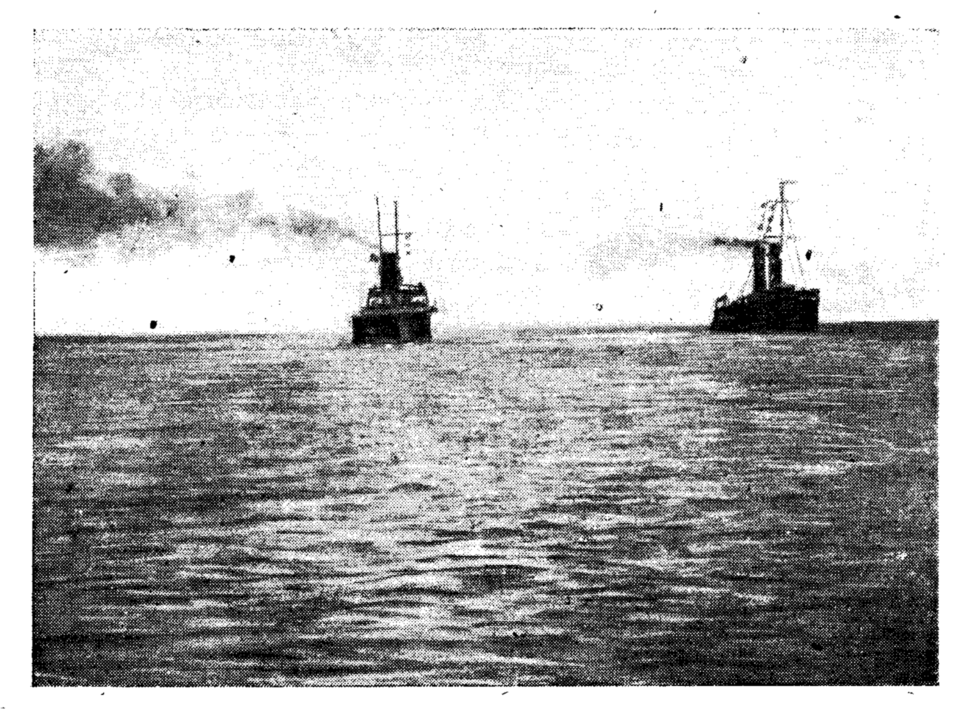
«Сибиряков» в это плавание впервые в истории прошел Северным морским путем с запада на восток в одну навигацию и также впервые обогнул северную оконечность Северной Земли, расположенную на 81° с. ш.

В 1932 г. проводился второй международный полярный год. Советским комитетом была организована сеть полярных метеорологических станций, в море Лаптевых, в частности, 4 станции: 1) в дельте Лены, в районе острова Сагастыр, 2) в бухте Тикси, 3) на острове Котельном и 4) около мыса Пакса в Анабарской губе.

В 1933 г. организованное Главное управление Северного морского пути повторяет сквозное плавание Северным морским путем с запада на восток на пароходе «Челюскин». В это же время из Архангельска в устье Лены направляются два парохода с грузом.

В этом же году Главсевморпуть широко начал развертывать научно-исследовательскую работу и приступил к навигационному оборудованию моря Лаптевых.

На южном побережьи работала Лено-Хатангская экспедиция. Шхуна «Пионер», входящая в ее состав, в поисках места для строительства порта провела исследование Сагастырского бара в дельте Лены, а затем плавала до Хатангского залива. Впервые она обследовала бухту Нордвик и проливы, образованные островом Бегичева. Попутно она делала промер Оленекского залива и



Встреча ледоколов в море Лаптевых

Анабарской губы, заполняя белые места карты моря Лаптевых.

Уже в 1933 г. произведено некоторое оборудование порта Тикси. Экспедиция на ледоколе «Русанов» построила промысловую базу в бухте Марии Прончищевой, а Нордвикская геологическая экспедиция на пароходе «Правда» открыла полярную станцию на островах «Комсомольской Правды» (быв. Самуила).

С 1934 г. в море Лаптевых начались систематические подробные гидрографические работы, организована лоцмейстерская служба в устье Лены и укреплена сеть береговых гидрометеорологических станций. Вновь открыты станции в бухте Нордвик, на острове Встречный (Преображения) и в бухте Прончищевой.

Мореплавание принимает более широкие размеры. С востока на запад, производя исследовательские работы, прошел сквозным рейсом ледокол «Литке». В порт Тикси три парохода доставили грузы из Архангельска, а пароход «Север» пришел туда с востока. Между Леной и Колымой налажено регулярно каботажное плавание. Из Енисея в Лену пришел вместе с морскими судами пароход «Партизан Щетинкин». В Хатангский залив прошел гидрографический отряд на шхуне «Лаптев».

В 1935 г. море Лаптевых посетили 9 морских пароходов. Кроме того, для гидрографических работ и зверобойного промысла туда пришли из Карского моря 2 шхуны.

Гидрологические исследовательские работы в открытой части моря проводились с проходящих морских судов. Гидрографические же работы ограничивались только южным берегом, концентрируясь в Хатангском заливе, в дельте Лены и в проливе Дмитрия Лаптева.

К концу 1935 г. сеть береговых гидрометеорологических радиостанций в море Лаптевых была максимально развита. Функционировали станции: на островах «Комсомольской Правды», в бухте Прончищевой, на острове Встречный, в бухте Нордвик, в бухте Тикси, на мысе Шалаурова, на мысе Кигелях и на острове Котельном.

В 1936 г. станции на островах «Комсомольской Правды», в бухте Прончищевой и на мысе Кигелях были законсервированы.

В 1937 г. часть ледокольного флота была вредительски заморожена в море Лаптевых.

Захваченные холодами в том году остались на зимовку ледокол «Ленин» с 4 пароходами и ледокольные пароходы «Садко», «Малыгин» и «Седов».

Зимовка судов была использована для изучения гидрологического режима моря Лаптевых. Она дала исключительно ценный материал. Но зимовка флота отрицательно сказалась на проведении исследовательских работ в следующем году. Они были ограничены отдельными районами в южной части моря.

Для проведения гидрографических работ в 1938 г. была завезена экспедиция на острова «Комсомольской Правды». Гидрографический флот был пополнен двумя судами: «Профессор Визе» и «Вест».

Однако, в связи с аварией гидрографических судов «Вест» и «Хронометр», работа по подробному исследованию моря Лаптевых продолжала отставать от практических требований навигации.

Начиная с 1933 г. наиболее полно гидрографическими работами были охвачены Хатангский залив, район бухты Тикси, пролив Дмитрия Лаптева и частично пролив Санникова. Морские карты этих районов моря Лаптевых уточнены.

В 1939 г. грузовое движение судов через море Лаптевых было больше, чем во все прошлые годы. Гидрографические исследования проводились, главным, образом, в Новосибирских проливах, но им сильно мешали льды, которые сохранялись здесь даже в навигационное время.

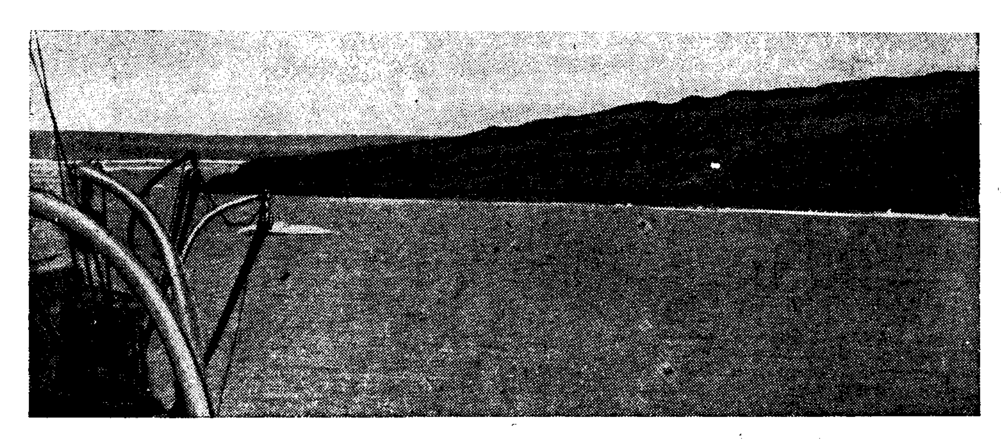
На гидрографических работах были заняты суда: «Профессор Визе», «Темп» и ледокольный пароход «Малыгин», пришедший из Карского моря.

ПРОБЕЛЫ В ИЗУЧЕНИИ МОРЯ ЛАПТЕВЫХ

Проведению научно-исследовательских работ в море Лаптевых уделялось и сейчас уделяется недостаточно внимания. Вследствие этого гидрография и гидрометеорологический режим моря Лаптевых слабо изучены. Мы мало еще знаем о режиме моря Лаптевых. Неудовлетворительно поэтому работает Ледовая служба и Служба погоды, что ведет к ошибкам в проведении транспортных операций.

Большая часть берегов моря Лаптевых еще не заснята топографической съемкой, неизвестен контур дельты Лены и положение окаймляющих ее островов, нанесенных на карту пунктиром. Не закончена съемка берегов Новосибирских островов, не засняты остров Малый Ляховский и большая часть Таймырского берега.

Местонахождение гидрографического отряда в дельте Лены в 1933 г.



Бухта Прончищевой

Вдоль всего берега моря Лаптевых плавают транзитные и каботажные суда. Отсутствие сведений о подробной конфигурации берегов приносит существенный ущерб навигации, затрудняя судам определение их местоположения, возможность приближения к берегу и и т. д.

На картах моря Лаптевых глубины нанесены главным образом, по данным рекогносцировочного промера, то есть положение глубин точно географически не координировано. Само измерение производилось не часто, а также не достаточно точно, без соблюдения правил гидрографии. Поэтому суда в море Лаптевых не гарантированы от мелей, не нанесенных на карту.

Нет промеров в береговой полосе моря, что затрудняет подход к берегам, а ледовая обстановка иногда принуждает выбирать именно этот путь. Не оконтурены отмели, выступающие далеко в море к северу от дельты Лены.

Очень плохо освещена промером северная часть моря, поэтому неизвестна граница материкового склона. А эти знания необходимы для изучения гидрологического режима моря Лаптевых. Например, замечено, что на границе материковой отмели, где небольшие глубины моря сменяются океанскими глубинами, среди льдов образуются большие полыньи.

Специальных гидрологических исследований в море Лаптевых до сих пор не производилось. Наблюдения на проходящих судах не могли дать достаточно полного материала как в отношении сроков наблюдения, так и по расположению точек. Поэтому мы не знаем полной картины течений, их мощности и изменений по сезонам. То же самое в отношении температуры воды и солености. Неизвестны нам и изменения гидрологических элементов по годам, в зависимости от метеорологических условий, влияние рек и океанские воздействия.

Расположение льдов в северной части моря почти неизвестно. Состояние льдов в южной части моря освещалось, главным образом, проходящими судами, т. к. береговых станций, наблюдающих за морем, очень мало. Поэтому о ледовом режиме моря Лаптевых наши познания ограничены. Это иногда приводит к неожиданным открытиям. Например, неожиданно оказался возможным высокоширотный рейс «Ермака» в 1938 г. Неожиданной оказалась ледовая обстановка в 1939 г., когда бухта Тикси и пролив Дмитрия Лаптева вскрылись ото льда позже пролива Вилькицкого.

Не ведутся наблюдения и за режимом рек, впадающих в море Лаптевых и влияющих на его состояние, в частности на ледовый покров.

Результаты гидрометрических наблюдений на реках (состояние уровней, расходов воды) остаются неопубликованными, т. к. они хранятся в делах местных управлений Гидрометслужбы. Вскрытие и замерзание рек лимитирует сроки навигации Северным морским путем. Для моря Лаптевых реки имеют особое значение, т. к. большинство из них судоходны (Хатанга, Анабара, Оленек, Лена, Омолой и Яна).

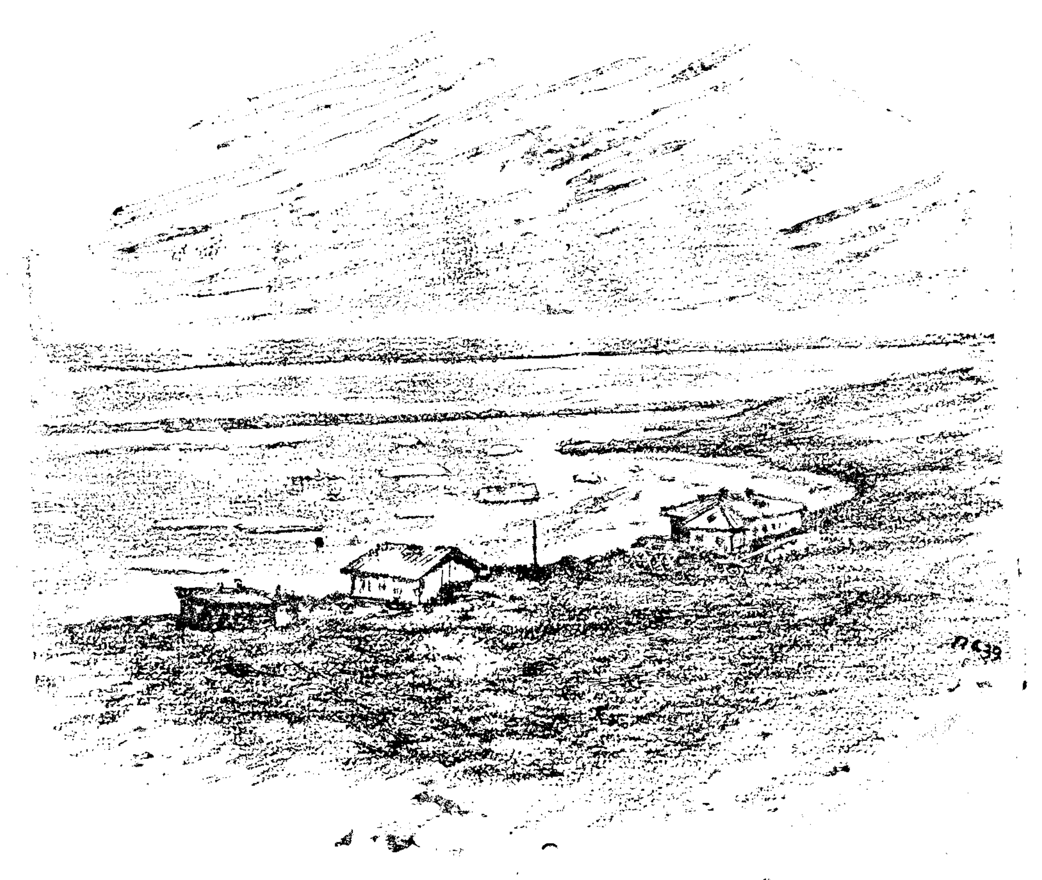
На открытом берегу моря Лаптевых станций почти нет, за исключением станции на острове Котельный. Остальные расположены в заливах, бухтах и проливах. Станция в районе бухты Нордвик третий раз переносится на новое место (Нордвик, Кожевникова, Косистый). На многих станциях работы прерывались (Встречный, острова «Комсомольской Правды», Кигелях), а некоторые находятся на консервации (Прончищевой, острова «Комсомольской Правды»).

Недостаточное количество станций отрицательно сказывается на Ледовой службе и Службе погоды: ледовые прогнозы для моря Лаптевых затруднены, синоптический режим не выявлен, и это отражается на качестве прогнозов погоды. Из-за недостатка береговых станций трудно установить влияние метеорологических явлений на состояние моря по отдельным районам. На ответственных участках моря, по которым пролегает трасса, нет систематических наблюдений, без которых невозможно изучить гидрологические процессы и сделать практические выводы для навигации.

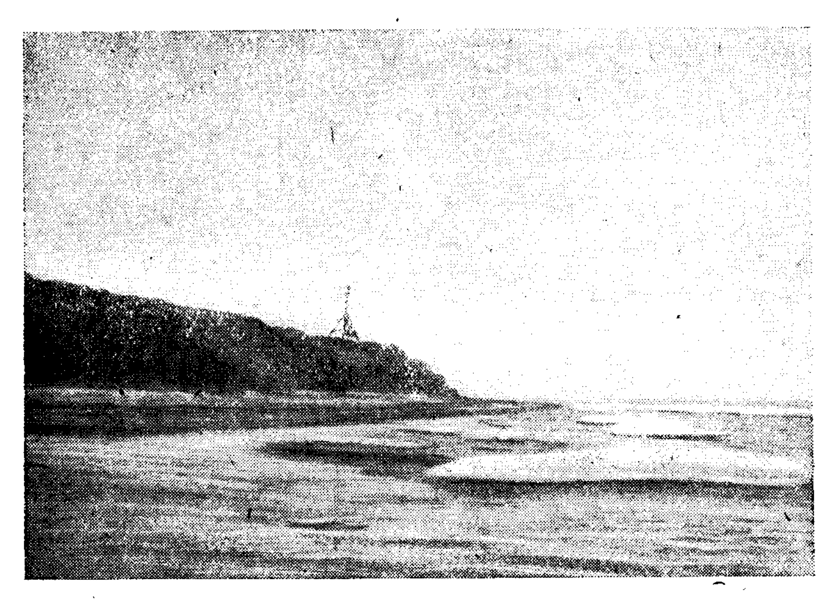
На побережьи Таймырского полуострова в районе острова Петра, на северных островах дельты Лены, а также в центре моря на острове Столбовом — необходимо построить полярные станции.

На станциях в море Лаптевых нет магнитных обсерваторий, а магнитные наблюдения здесь вести необходимо, т. к. замечено исключительно интенсивное изменение элементов земного магнетизма (годовой ход склонения около 10 мин.).

Не изучаются также сгонные и нагонные колебания уровня моря на юж-



Промысловая база в бухте Прончищевой



Мыс Докторский на северном берегу дельты Лены

ном побережьи, хотя они имеют важное значение для организации плавания через мелководные бары рек, впадающих в море Лаптевых.

Порт Тикси и другие пункты на побережьи моря Лаптевых, в которые заходят суда, необходимо оборудовать перегрузочными средствами; без этого у судов часто бывают вынужденные простои, а грузы гибнут и портятся. Для рейдовых перегрузок на берегу рек нет достаточного количества приспособленных пловучих средств. Для каботажных перевозок используются малорентабельные шхуны, зверобойного типа.

Каботажные плавания и перегрузочные рейдовые операции может выполнять у мелководного южного побережья только мелкосидящий флот, состоящий из буксиров и лихтеров (железных барж). Такой флот может поддерживать грузовое сообщение по всему побережью и подниматься вверх по рекам.

Начиная с 1933 г. Главсевморпуть проделал большую работу по освоению северных рек, впадающих в море Лаптевых. Организовано пароходство на реках: Хатанге, Анабаре, Оленеке, Яне. На территориях, примыкающих к этим рекам, проведены поисковые работы полезных ископаемых. Там обнаружены залежи каменных углей, нефти, свинца и других полезных ископаемых. Лесные массивы в верховьях рек остаются еще нетронутыми.

Северный морской путь и примыкающие к нему реки являются единственным средством сообщения с северной частью Якутской АССР. Поэтому бесперебойная перевозка грузов в эти районы является одной из первоочередных задач. На баре реки Яны необходимо оборудовать рейдовые перегрузки. Порт Тикси должен поддерживать регулярную транспортную связь с ближайшими реками — Омолой, Оленек и др. Транспортная линия по Анабаре и Хатанге должна обслуживаться из бухты Кожевникова. Там, так же как и в Тикси, необходимо организовать Управление местным судоходством, лоцмейстерскую службу, а также Службу погоды, которая во-время будет предупреждать суда о надвигающихся штормах.

К концу третьей пятилетки на Северном морском пути должны быть закончены все мероприятия для осуществления нормальной навигации. Тщательное изучение и оборудование моря Лаптевых является важным звеном в этой работе.

В. МАРЖЕЦКИЙ
С. ВОЙНОВ

О МЕХАНИЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ НА СЕВЕРЕ

(В порядке предложения)

Основная трудность, препятствующая широкому освоению Севера и использованию его огромных богатств — плохие транспортные средства и пути сообщения внутри материка, в стороне от водных артерий.

Еще на XVII съезде партии товарищ Сталин говорил, что «транспорт является тем узким местом, о которое может споткнуться, да, пожалуй, уже начинает спотыкаться вся наша экономика...». С тех пор прошло пять лет, и наш транспорт во многом изменился к лучшему, но для Севера предостережения вождя до сих пор не потеряли своей остроты.

Сообщение с Севером идет по двум путям: по Северному морскому пути и по бассейнам рек Лены, Оби, Енисея и др. Этими путями забрасывается на Север громадное количество груза. Обратно пароходы везут лес, ископаемые и т. п.

Водный путь является единственным дешевым и доступным путем, связывающим Север с внешним миром. Вся беда в том, что навигация на Севере может быть лишь 3—4 месяца в году. Кроме того по водному пути грузы доставляются в определенные пункты, откуда развозить их по всей большой территории Севера должен другой вид транспорта.

В связи с культурным и промышленным освоением Севера, поток грузов туда все более и более усиливается. Если раньше на Север везли предметы ширпотреба, продукты питания и мелкий бытовой груз, то теперь сотни тысяч тонн груза составляет экспедиционное снаряжение, оборудование полярных станций, аэродромов, строящихся промышленных предприятий. Нередко среди грузов попадаются тяжеловесы, весящие десятки тонн, имеющие большие габариты.

Летом грузы от главных портов к месту работ сплавляются по бассейнам второстепенных рек, которые слабо изучены и мало судопроходны. Если же грузы должны направляться в сторону от водных артерий, или зимой, когда могут работать только сухопутные виды транспорта, они перебрасываются при помощи собачьего, конного или оленного транспорта. Причем не только зимой, но и летом, по бездорожью, этот транспорт перевозит грузы на санях или нартах, теряя летом большой процент своей грузоподъемности.

Но собачий, конный и оленный транспорт не может обеспечить перевозку тяжеловесных и габаритных грузов. Кроме того собакам, например, необходимо с собой возить корм, количество которого увеличивается в прямой пропорциональности от расстояния перевозок. Упряжки из 10 собак могут везти нарты с грузом от 160 до 250 кг. Упряжка из 2 оленей перевозит на одной нарте 160—200 кг груза, правда, корм из-под снега олени добывают сами. Но

если по одному и тому же маршруту пустить регулярное движение большого количества оленей, обслуживающих какой-нибудь промышленный объект, то они скоро съедят весь корм, прилегающий к этой трассе.

Лошади же помочь нашим промышленным перевозкам почти не смогут, так как для них на Севере нет достаточного количества кормов, а также и проходимых дорог, особенно зимой. Лошадь, как вьючное животное, незаменима в наших геологических экспедициях лишь при передвижении летом по заболоченным пространствам, когда никакой другой транспорт не в состоянии преодолеть болота. Кроме того, лошадь служит подсобным транспортным средством для работы на базах. Олень и собака и впредь смогут служить легким зимним способом передвижения. Но все эти виды живого транспорта могут быть только вспомогательными транспортными средствами при промышленном освоении Севера.

На Севере уже имеется опыт постройки и эксплоатации железной дороги Дудинка — Норильск, который показывает, что железнодорожное освоение Севера, даже при современном развитии железнодорожной техники, быстро осуществить невозможно. Кроме того и эксплоатация таких дорог будет связана с большими трудностями, т. к. постоянно придется бороться с вечной мерзлотой, большими снежными заносами зимой и заболачиванием почвы летом.

Авиационный транспорт, производящий на Севере громадные пассажирские, почтовые и специальные перевозки, промышленных перевозок в массовом масштабе осуществить не сможет.

Кроме всех перечисленных видов транспорта, на Севере за последнее время довольно успешно применяется механический, авто-тракторный транспорт, который несомненно сможет разрешить наши внутритранспортные проблемы. На Севере пригоден лишь вездеходный, гусеничный транспорт, которому не страшны зимние и летние бездорожья.

Для более детального знакомства с опытом применения этого транспорта на Севере приведем его краткую историю.

Пионером использования авто-транспорта в Арктике явился Э. Шельтон. В 1907 г. в свою арктическую экспедицию он взял колесный автомобиль «Арол-Джонсон». Но опыт оказался неудачным: машина вязла в снегу и ее вскоре же пришлось бросить на произвол судьбы.

В 1910 г. Роберт Скотт, отправляясь в экспедицию к Южному полюсу, взял с собой трое автосаней, но уже гусеничного типа, учтя печальный опыт Э. Шельтона с колесной машиной.

При разгрузке одна машина Скотта утонула, а две другие успешно работали по перевозке грузов с берега на базу. Направляясь к полюсу с базы, Скотт взял с собой эти две машины, но они скоро вышли из строя, вследствие конструктивного несовершенства моторов того времени.

Попытки применения механического транспорта для покорения Арктики и Антарктики, с его развитием на материках Европы и Америки, начинают делаться все чаще и чаще.

В 1928—1929 гг. первая экспедиция адмирала Берда в Антарктику довольно успешно применяла вездеход типа «Форд».

Экспедиция Улкинс-Хоста в Антарктику пользовалась для вспомогательных работ трактором «Клетрак».

Наиболее успешная зарубежная экспедиция, применявшая механический транспорт, была вторая экспедиция адмирала Берда снова в Антарктику в 1934—1935 г. Экспедиция взяла с собой три вездехода «Ситроен», трактор «Клетрак» и две снеговых автомашины «Форд». Машины прошли 21 000 км и перевезли колоссальное количество грузов с берега на главную базу.

Учтя свой предыдущий опыт, Берд в третью антарктическую экспедицию берет с собой пять танков и специальный «снежный крейсер», с радиусом действия в 8 000 км. Этот огромный трактор может преодолевать ледяные кряжи и тащить за собой снаряжение, необходимое для ведения научных работ в Антарктике в течение года. Он весит свыше 20 т, имеет в длину 16,5 м, в вышину 4,5 м, снабжен двумя дизелями

и развивает скорость от 24 до 48 км в час. На тракторе помещается 4 человека. В нем есть шесть кабин: машинное отделение, кабина для научных работ, для жилья, для ремонта, кухня и склад для продуктов.

В СССР механический транспорт на Севере впервые был применен в 1925—1926 гг., при разведке Норильских месторождений, затем в 1927—1932 гг.— на Вайгаче, Амдерме, Алдане, Анадыре.

Начиная с 1933—1934 г. механический транспорт в Арктике стал широко применяться. Чукотка, Диксон, Нордвик, Игарка, Врангель и многие другие форпосты социализма на Севере, в том числе и далекий остров Рудольфа, оглашаются шумом работы аэросаней, вездеходов и других машин.

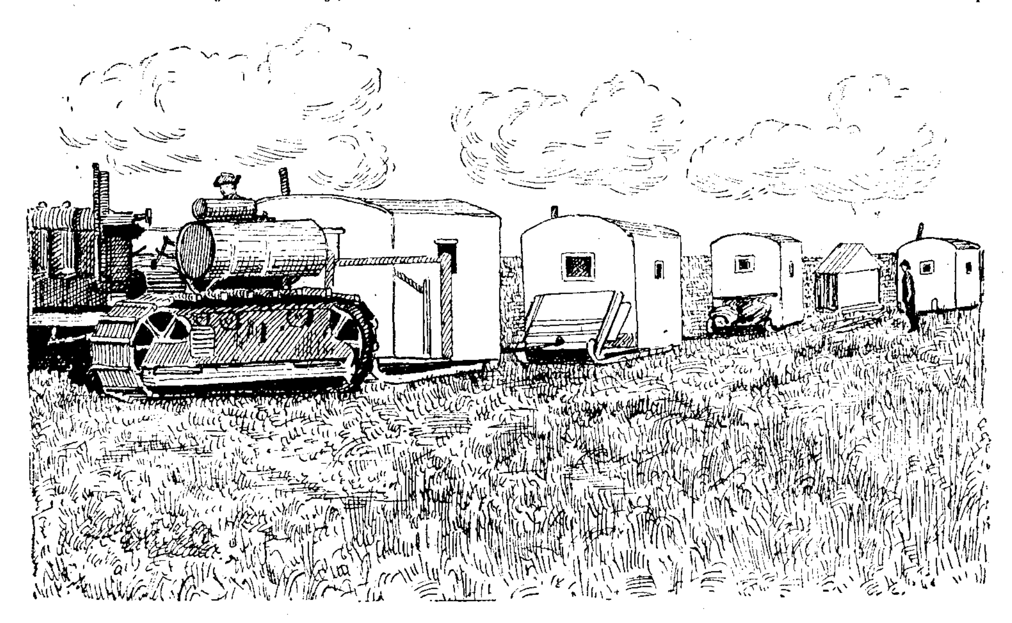
Машины обслуживают геологические и другие экспедиции, работают на аэродромах, полярных станциях, рудниках, портах и других объектах. Во всех случаях автотранспорт показал свое преимущество перед собачье-оленным транспортом. Пользуясь механическим транспортом, можно значительно увеличивать груз и масштаб работ исследовательских партий. Передвижение на машинах возможно в такую погоду, когда на животных оно совсем немыслимо. В случае необходимых остановок для научных работ, исследований и т. п. машина не работает, а значит, и не расходует топлива. При использовании же собачьего транспорта во время таких остановок приходится собак кормить. Это увеличивает запас корма и уменьшает количество полезного груза.

Наконец на машинах работа и отдых обставляются с бо́льшими удобствами, чем в саннособачьих экспедициях.

Маршрутная работа на машинах под силу каждому человеку со средним здоровьем, в то время как длительные санные экспедиции доступны лишь крепким, тренированным, опытным полярникам.

Специфические условия Севера: бездорожье, глубокие снега зимой, летом болота, а также бывающие там крайне низкие температуры — все это требует от применяющегося на Севере транспорта особых качеств, могущих преодолевать эти препятствия.

Однако, до сих пор на Север завозились обычные машины, рассчитанные для работ в средних широтах. За последние годы на Севере побывало много различных типов машин, выпускаемых нашими заводами. Познакомимся с ре-



Трактор ЧТЗ перевозит балки геофизической партии

зультатами применения наиболее распространенных из них.

Вездеходы «НАТИ-3», построенные на базе автомашины «ГАЗ-АА» (1,5 т, Горьковского завода), впервые попали в Арктику в 1933—1934 гг. Они довольно хорошо работали на Таймырском полуострове, в различных районах Чукотки, на Нордвике и других секторах Арктики.

В результате их эксплоатации выявился ряд крупных недостатков машин. Это, прежде всего, слабая мощность моторов, быстрый выход из строя гусеничной резиновой ленты, твердеющей и ломающейся на морозе; слабое рулевое управление, быстро ломающееся от ударов колес о заструги и другие неровности арктического «шоссе». Кроме того, было много других, более мелких недостатков, как например, замерзание аккумулятора или конденсата в бензопроводах, порой выводившее машину из строя.

Механики проявляли чудеса изобретательности, постепенно приспосабливая машину к суровым северным условиям. Например, механик Чукотской перевальной базы тов. Шубин, зная, что резиновая лента на морозе выходит из строя, заменил ее для зимних работ самодельной лентой из моржовых шкур, на которой совершал пробеги по нескольку тысяч километров. Летом же Шубин переходил на резиновую ленту.

Несмотря на ряд недостатков, которые вполне устранимы, вездеход имеет ряд преимуществ по сравнению с другими машинами. Прежде всего, это его малое удельное давление на грунт и сравнительно большая скорость движения — до 20 км в час.

Усилив мотор до 60—70 лошадиных сил, сделав более надежное рулевое управление, заменив обычную ленту более надежной, устранив ряд мелких дефектов, мы сможем получить для Севера хорошую машину, которую вполне можно использовать для маршрутных работ, почтово-пассажирских перевозок и работ на базах.

Из тракторов, применявшихся до сих пор в Арктике, наиболее зарекомендовал себя трактор Челябинского завода «Сталинец-60». При сравнительно небольшом уходе за этой машиной она в любое время года работает в различных дорожных и климатических условиях, оказывая громадную помощь полярникам, особенно при перевозке массовых и тяжеловесных грузов. Даже при полете экспедиции на Северный полюс трактора «ЧТЗ-60» оказали не малую помощь воздушным кораблям, обслуживая их на острове Рудольфа.

К недостаткам этой машины надо отнести отсутствие капота на двигателе и закрытой кабины для водителей. Кроме того, ей необходимо повысить скорость при движении без груза, уменьшить удельное давление на грунт, путем уширения гусениц, и устранить ряд мелких дефектов.

Трактор «ЧТЗ» является вполне надежной, тяжелой машиной, могущей осуществлять промышленные тяжеловесные перевозки.

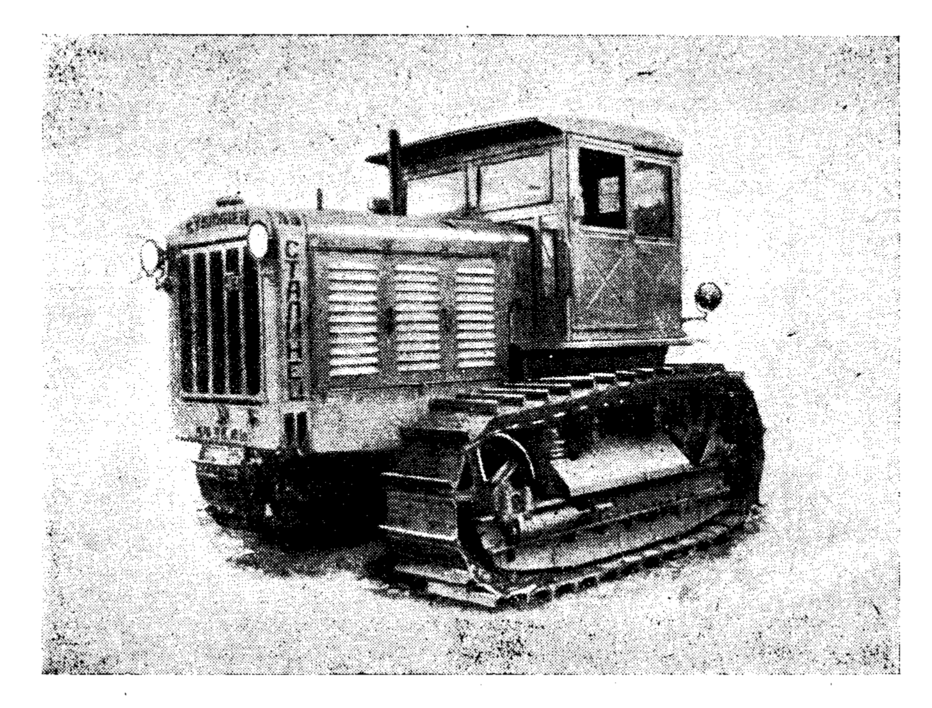
В 1938 г. в Арктику были завезены транспортные гусеничные трактора «СТЗ-5». Выяснилось, что они имеют ряд крупных конструктивных недостатков, но вполне устранимых.

Тракторы транспортного типа, обладающие большой скоростью и сравнительно хорошей проходимостью, должны стать одним из основных типов машин, эксплоатируемых в Арктике.

В 1939 г. в Усть-Порт были завезены два мощные транспортные трактора «Коминтерн». Устройство их очень простое. Они обладают большой мощностью, грузоподъемностью, скоростью движения и прекрасно оборудованы. Результаты их работы в Арктике пока еще неизвестны, но можно надеяться, что этот тип машин хорошо себя зарекомендует и ляжет в основу необходимого Северу типа машин.

Несмотря на неудачу эксплоатации в Арктике колесных машин, все же их туда продолжают завозить. Эту напрасную трату средств надо прекратить. Даже наиболее проходимые типы колесных машин, например, трех- и четырехосные, годны лишь для работ на базах, да и то по наезженным дорогам.

Вопрос о применении аэросаней требует тщательной экспериментальной ра-



Трактор «Сталинец-65», приспособленный для работы в Арктике

боты, так как известны случаи их успешного и неуспешного применения в Арктике.

То же нужно сказать и о прицепах к вездеходам и тракторам. Летом, когда оттаивают верхние слои почвы, превращаясь в заболоченную поверхность, все существующие санные прицепы с трудом тащатся за трактором «ЧТЗ», теряющим большую часть своей мощности на борьбу с этими препятствиями.

В 1939 г. в Усть-Порт завезены гусеничные прицепы. Бюро изобретений Главсевморпути для зимних работ предложило сконструированные им тракторные сани. Вопрос о типах нужных Северу прицепов остается пока еще не разрешенным.

Зимой наш механический транспорт в Арктике работает теперь довольно свободно. Летом же, когда оттаивает почва, образуются болота и дорогу преграждают вскрывшиеся реки и озера, наши водители зачастую становятся в тупик, не зная, как преодолеть на сухопутной машине встретившийся водоем.

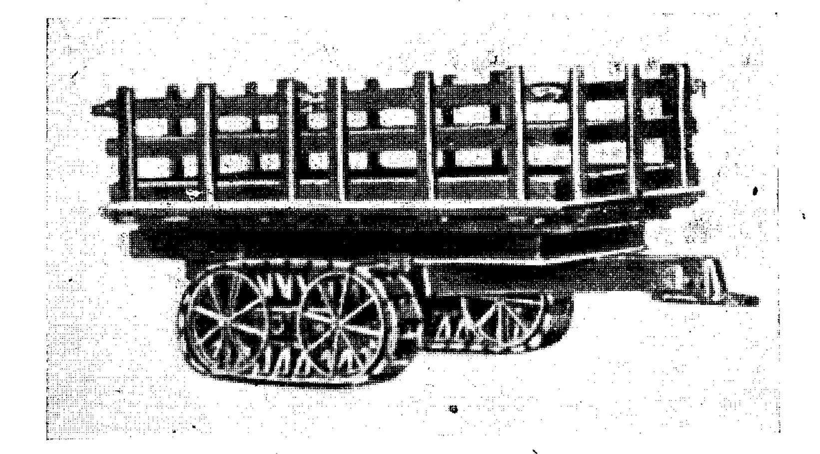
В этом отношении интересен опыт одной американской нефтяной компании, которая для работ в любых дорожных условиях построила трактор-амфибию, преодолевающую любые озера, болота и реки. Этот американский опыт нам нужно изучить.

Из всего сказанного можно сделать вывод, что Арктике нужны высокопроходимые типы машин, обладающие достаточной грузоподъемностью, скоростью, малым удельным давлением на грунт, могущие преодолевать любые дорожные препятствия, в том числе и водные. Нужно также специально оборудовать эти машины, чтобы обслуживающим их людям облегчить борьбу с суровой природой Севера.

Необходимы также специальные сорта топлива, незамерзающие смазки и антифризы.

Первостепенную роль в успешном применении механического транспорта в Арктике играет водительский персонал, от технической грамотности которого зависит успех работы.

Подготовку квалифицированных водителей необходимо систематизировать. Из-за того, что в Арктику зачастую попадают неквалифицированные водители, транспорт работает плохо. Были случаи, что работавшие в одних и тех же условиях экспедиции, применявшие одни и те же типы машин, имели различные результаты благодаря людям, работавшим на них. В 1938 г., например, при-



Гусеничный прицеп к трактору
Аналогичные прицепы посланы в этом году в Усть-Порт

ехавшая на остров Рудольфа новая смена механиков-водителей показала очень слабую техническую подготовку. Большинство из них в первый раз видело тракторы и вместо того, чтобы попрактиковаться на них со старой сменой, они предпочитали работать на разгрузке парохода. В 1939 г. Бюро изобретений, отправляя несколько машин специального назначения в Усть-Енисейскую экспедицию, провело испытания водителей. Выяснилось, что присланные из Арктического института водители в технике ремонта разбираются слабо, с вождением машин справляются неудовлетворительно; одного даже пришлось вернуть обратно. Это доказывает, что с кадрами для механического транспорта у нас неблагополучно.

Суждения о выборе типа машин, необходимых для той или иной работы, среди работников Арктики существуют самые разнообразные, порой абсолютно неверные, ведущие к повторению ошибок. Кроме того, ни один человек в Главсевморпути не может сказать, какое количество механического транспорта мы имеем на Севере, какой системы, как обеспечены они запасными частями и т. д., потому что этим делом занимается у нас много работников в разных отделах — в Управлении Полярных станций, Полярной авиации, Горно-Геологическом, Арктическом институте и т. д. В конечном же результате — никто.

Как же до сих пор обстояло дело с применением механического сухопутного транспорта в Арктике? Руководил ли кто-нибудь этим делом, был ли соответствующий контроль за организациями, применяющими и завозящими транспорт на Север? Собирал ли кто-нибудь опыт использования транспорта на Севере? Разрабатывал ли кто-нибудь различные транспортные нормативы, по расходу горючего, межремонтных пробегов и т. п.? Проводились ли в жизнь различные рационализаторские предложения по транспорту, успешно примененные в каком-либо секторе Арктики? Ставились ли в известность отделы и учреждения Главсевморпути о нерентабельности дальнейшей завозки в Арктику машин, не оправдавших себя в северных условиях? Последнее мероприятие особенно важно, так как оно могло бы сэкономить громадные средства и оградить населенные пункты Севера от завоза забракованных, негодных для работы на Севере машин. Ставился ли вопрос перед промышленностью о производстве нужных для Севера типов машин? И, наконец, кто подбирает кадры полярных механиков и заботится об их техническом росте и сохранении за системой Главсевморпути после их возвращения из экспедиций? Этими вопросами никто в Главсевморпути не занимался, если не считать попытки Арктического института в 1938 г. послать в Арктику транспортно-испытательскую группу (которая, к сожалению, по независящим от нее обстоятельствам, туда не попала) и организации БРИЗОМ испытания в 1939 г. тракторов «Коминтерн».

Что же было до сих пор? В Арктику завозились различные типы машин, так

как доставали их в индивидуальном порядке начальники экспедиций или станций. В итоге часть машин пришлось бросить, не использовав даже на 30% (например, на Диксоне, Тикси, Нордвике, где они стоят без движения).

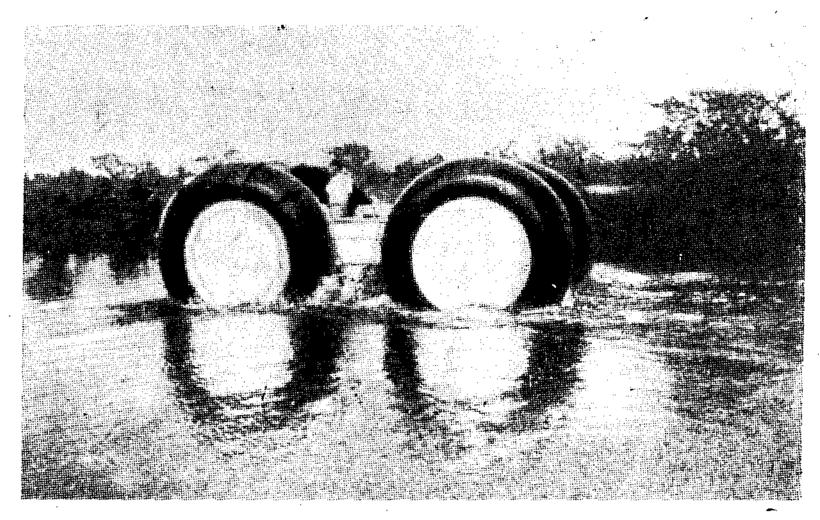
Кроме того, получается, что некоторые места на Севере не доснабжаются транспортом, а другие, наоборот, имеют его в излишке. Например, на полярной станции острова Рудольфа имеются 3 трактора «Сталинец-60» и два вездехода «НАТИ», на полярной станции бухта Тихая есть трактор «Сталинец» и машина «ГАЗ-АА». На первой две и даже три машины безболезненно можно изъять. На второй ни машина, ни трактор в настоящее время совершенно не нужны. К тому же полным штатом водителей эти станции не обеспечены. В 1936—1938 гг. на полярной станции острова Рудольфа на пять ходовых единиц было два штатных водителя, а в бухте Тихой ни одного. В 1938 г. в Тихую также не завезли водителя, т. е. механический транспорт там непредусмотрен. Имеющиеся машины стоят без движения, в то время как в других местах их нехватает.

Снабжение запасными частями разносерийного транспорта сильно затрудняется и поэтому зачастую машины не используются из-за малейшего дефекта, легко устранимого при наличии необходимой запасной части.

Учет имеющихся запасных частей поставлен очень плохо. Несмотря на имеющийся запас этих частей на станциях или других базах, механики новых смен завозят их снова и без всякого плана. Получается, что на некоторых станциях запасных частей скапливается на десятки лет, а в других местах их нехватает. На острове Рудольфа, например, цепей галя для вездеходов запасено лет на 30—40.

Все эти недостатки говорят о том, что вполне назрел вопрос о создании в Главсевморпути специального транспортного отдела для централизованного снабжения механическим транспортом и упорядочения транспортного хозяйства.

Этот отдел должен взять на учет весь имеющийся механический транспорт, выяснив, в каком состоянии он находится. Он должен учесть количество запасных частей, и если будет необходимо, то произвести перераспределение между станциями как машин, так и запасных частей. В обязанности этого отдела должно входить централизованное снабжение всех организаций Главсевморпути как механическим транспортом, так и запасными частями; обеспечение Севера ремонтными базами и гаражами; сбор и систематизация опыта использования разных типов машин на Севере. Этот отдел должен подготовить материал для постановки вопроса перед промышленностью о создании нужного



Американские вездеходы для прохождения по болотам

для Арктики типа машин, разработать эксплоатационные северные нормативы по расходу горючего, смазочного, межремонтных пробегов и т. п., подобрать незамерзающие смеси и смазки, изготовить специальное оборудование для арктических машин, разработать инструкции водителям и т. п.

Отдел должен созывать конференции по обмену опытом, издавать книги лучших стахановцев транспорта, наладить контроль за правильным использованием полярного транспорта и содержать парк в состоянии мобилизационной готовности, а главное обеспечить его нужным количеством высококвалифицированных специалистов.

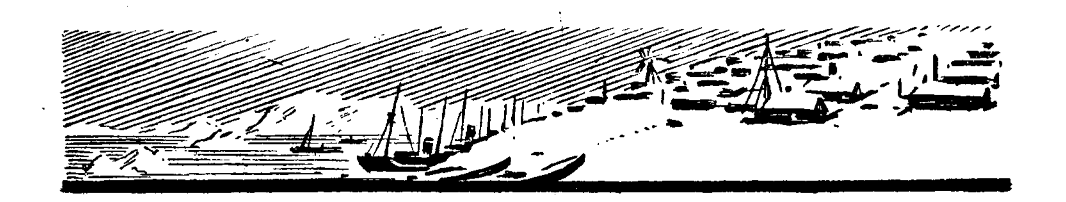
Создав транспортный отдел, можно будет упорядочить наше транспортное хозяйство, сконцентрировать всю работу по нему в одном месте и освободить многие отделы от несвойственных им функций.

На Крайнем Севере и в Арктике роль вездеходного автотранспортного парка в третьей пятилетке резко возрастет. Север по своим дорожно-климатическим условиям не имеет другого транспорта, могущего разрешить местные, внутриматериковые перевозки.

Третья сессия Верховного Совета СССР, реализуя решения XVIII съезда ВКП(б), организовала автомобильные наркоматы в союзных республиках. Этим мероприятием наше правительство еще раз подчеркнуло важное значение механического транспорта для страны.

Руководство Главсевморпути тоже должно, применительно к своей системе, реализовать решение партии и правительства об автотранспорте. Необходимо созвать широкое совещание полярников, на котором обсудить этот вопрос, а затем создать Отдел полярного механического транспорта.





Знаменательные даты

А. МАРГОЛИН

ИГАРКЕ — ДЕСЯТЬ ЛЕТ

I.



История знает много случаев, когда видные представители науки, передовые люди своего времени, оказывались в то же время в плену у «ходульных истин» и мнимых теорий «официальной административной» науки. В тридцатых годах прошлого столетия известный исследователь Новой Земли академик Бер категорически заявил: «Карское море, оказавшееся роковым для стольких судов, представляет собой набитый льдом погреб и совершенно недоступно для навигации».

Это утверждение Бера отражало объективно «политику» царского правительства в отношении торговых связей с Сибирью через Северный морской путь к устьям сибирских рек. Тупость царского правительства, опасавшегося беспошлинной торговли сибирских торговцев с западом, по открытому поморами пути, привела к падению Мангазеи. Морские торговые отношения с Сибирью прекратились на два с лишним столетия.

Позднее, после успешных плаваний Норденшельда, Нансена и других, легенда о «ледяном погребе» была значительно развеяна. Академик Бер «в порядке перестройки» вынужден был заявить в печати, что «под погребом понимается такое помещение, предназначенное для хранения продуктов в летнее время, в котором к концу лета льда обычно уже совсем не остается».

Пользуясь попустительством царского правительства, иностранный капитал осуществлял экономическое наступление на Сибирь Северным морским путем. Иностранные промышленники строили на Енисее лесопильные заводы, закупали речной и морской флот для вывоза сырья на внешние рынки.

В 1908 г. «Сибирская фракция» государственной думы обратилась к царскому правительству с ходатайством о различных мероприятиях и льготах для Северного морского пути в связи с перспективами вывоза леса. Однако, министр финансов Коковцев в своем докладе Столыпину по этому вопросу писал: «Тот ли это лес, который может выдержать конкуренцию, не говоря уже канадского и скандинавского леса, но даже хотя бы леса Архангельской губернии? Деревья сибирской тайги растут очень медленно и в редких случаях достигают значительной толщины. В виду таких фактов министерство финансов не решается возлагать надежды на экспорт и могущие произойти от сего выгоды для Сибири». Судьба ходатайства сибиряков после такого доклада была предрешена.

Новый период в истории Северного морского пути начинается после восстановления в Сибири Советской власти. Уже начиная с 1921 г. организуются рейсы фрахтованных иностранных, а затем, с восстановлением флота, и советских судов за енисейским лесом.

Однако, до 1930 г. вывоз леса имел небольшие размеры. Так в 1929 г. было экспортировано лишь 4 836 ст. леса. Основные трудности экспорта заключались в том, что переброска даже незна-

чительного количества пиломатериалов от красноярских лесозаводов до морских судов была связана с загрузкой большого количества речных судов и с целым рядом перегрузок. В результате качество материалов значительно снижалось, а себестоимость повышалась. Необходимо было найти на Енисее гавань, куда бы могли заходить морские суда, идущие из европейских вод за лесом. Этот порт был найден в Игарской протоке, в 725 км от входа в Енисей.

Первое упоминание о местности, где сейчас выстроен северный город Игарка, мы находим у известного участника Великой северной экспедиции Харитона Лаптева. В описании низовьев Енисея он указал: «...а ежели северные ветры, то весьма велика вода бывает в наводнении, так что по реке вверх восхаживала, в некоторые прежние годы, до Игаркина Зимовья (подчеркнуто автором) в параллеле 67° 20′ ширины; и то чаятельно воды быть большой от надмения[1] льдов моря».

Шли десятки, сотни лет. На берегу «Игоркиной протоки» одиноко стоял поселок, населенный несколькими ненецкими и русскими семьями. Название протоки пошло от зимовья, стоявшего здесь раньше. По преданию, жил здесь ненец Егорка, а по местному произношению — Игорка. Напротив поселка лежит остров, называемый «самоедским». Узенький пролив, отделяющий остров от правого берега Енисея, и называется Игарской протокой.

Долгие годы камни, нагроможденные у входа в Игарскую протоку, отпугивали пароходы и заставляли их держаться дальше. Но в 1927 г. зашел в протоку пароход «Тобол» енисейской лоцдистанции, и первое же беглое обследование глубин показало, что найден долгожданный стык моря и реки.

Путь по Енисею от основных сырьевых баз до Игарки оказался в два раза короче пути от Омска или от Новосибирска до Н. Порта. Это одно уже решило выбор строительства порта в пользу Игарки. Игарка имела еще и другие преимущества. Фарватер Енисея у Игарки является вполне благоприятным для захода морских судов. Выше Игарки в Енисей впадают большие сплавные реки. Это позволяет направить в Игарку большое количество леса. По приблизительным подсчетам, в сфере сплавного тяготения к Игарке имеется до 50 млн. га лесопокрытой площади. Даже при условии удвоения мощности игарских лесозаводов лесная промышленность будет обеспечена сырьем на неограниченный период.

* * *

В 1929 г. Советское правительство приняло решение о постройке в Игарке первых лесозаводов на базе приплавляемого в Игарку ангарского сырья и постройки здесь порта для морских пароходов. Первый караван со строителями и материалами прибыл в Игарку 13 июня 1929 года в 6 часов вечера. С этого дня началось строительство заполярной Игарки.

Нынешнюю территорию Игарки занимал лес, местность была необжита, неосвоена. «Сибирская энциклопедия», располагающая данными за 1928 г., писала: «в 1928 г. здесь было 7 русских и 5 туземных постоянных хозяйств с населением 43 чел.».

Игарка строилась в трудных условиях. Первые жители ее вступили в борьбу с суровой полярной природой. Вот что рассказывают старожилы Игарки — ее первые строители:

«...На зиму осталось 200 человек — первое население Игарки. Дожди шли почти непрерывно, их сменили густые хлопья мокрого снега. Болотистая почва стала непроходимой для людей и лошадей. На набережной пришлось делать сплошной деревянный настил. Потом завыла вьюга, начались 40-градусные морозы. Наступили полярные сумерки. Новые дома плохо держали тепло»[2].

Один из врачей, приехавший в Игарку в лето 1930 г., пишет в воспоминаниях, посвященных десятилетию Игарки:

---

[1] Надмение — наступление, заход льдов.

[2] Журнал «Техника молодежи» за 1935 г., № 12.



Так рождалась Игарка (палаточный городок)

«Местами лежал почерневший снег. Даже летом без сапог невозможно было ходить по вызовам к больным в общежития, а вечерами заедали комары, приходилось одевать сетку» [3].

У подножья маяка, поставленного при входе в протоку, в течение года после начала строительства можно было видеть множество следов медведей. Потом звери ушли далеко.

Так жили и работали первые строители Игарки. Но, несмотря на трудности, работа не приостанавливалась ни на один день. Поднимались все новые и новые жилые корпуса, строились лесопильные заводы, монтировалось оборудование.

В годы стройки подлые враги народа и здесь приложили к строительству свои грязные лапы. Они замораживали государственные средства, начиная объекты и потом консервируя их, не представляли трудящимся минимума, необходимого в условиях Крайнего Севера,— теплого, удобного жилья. В течение 1929—1930 гг. на территории города был полностью вырублен лес, что вызвало ряд бытовых и климатических неудобств для жителей Игарки. Строительство первых сооружений в условиях вечной мерзлоты проводилось без учета особенностей строительства в мерзлом грунте. В связи с этим целый ряд игарских домов пришел в негодность. Фундаменты осели, а в стенах появились трещины. Потребовался усиленный капитальный ремонт.

Сейчас в Игарке создана научная станция по изучению вечной мерзлоты, которая в процессе развития города уже сыграла большую положительную роль и при дальнейшем строительстве должна помочь избежать допущенных в 1929—1932 гг. ошибок.

Рост города, естественно, сопровождался быстрым ростом населения. Вот данные за первые годы:

	1929		1930		1931		1932	
	летом	зимой	летом	зимой	летом	зимой	летом	зимой
Рабочие	1 050	120	4 000	950	7 600	4 578	7 757	6 530
Иждивенцы	950	80	2 000	1 350	6 400	7 682	6 567	7 397
Всего . . .	2 000	200	6 000	2 300	14 000	12 260	14 324	13 927

[3] Газ. «Большевик Заполярья» № 146.

За 4 года социалистическая Игарка увеличила в 7 раз свое сезонное население и в 70 раз постоянное. Сейчас в Игарке живет до 20 тыс. человек. Таких темпов роста городов не знал буржуазный мир даже в хваленые времена промышленного прогресса и процветания. Темпы Игарки были достойны первой пятилетки.

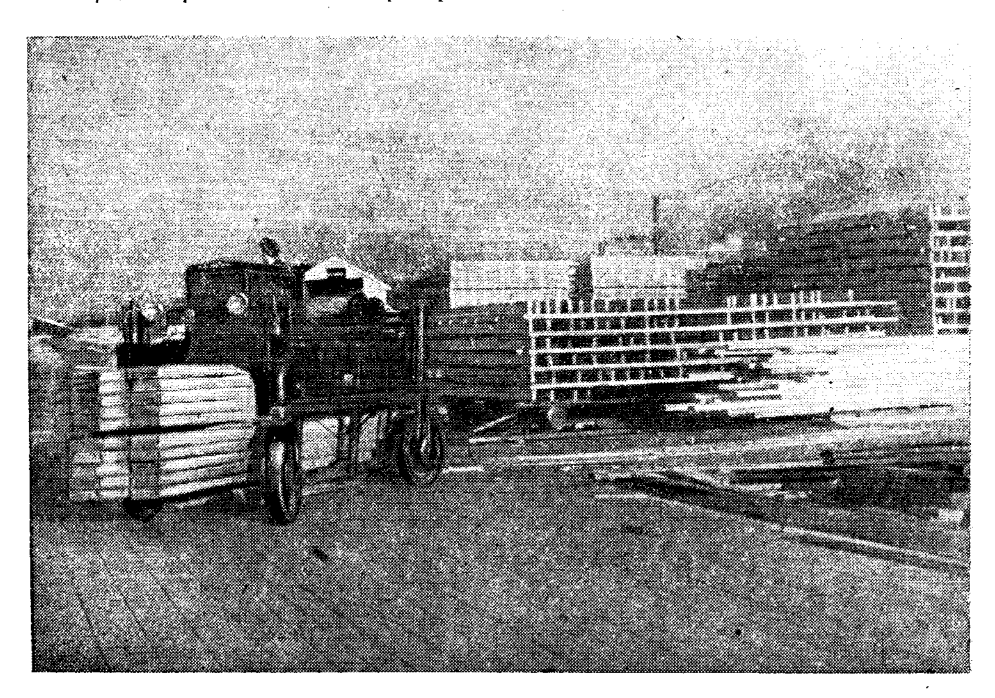
Игарка сыграла большую роль и в деле перековки людей. Многие из первых жителей Игарки были трудпереселенцы. В процессе упорного труда люди в Игарке получали «путевку в жизнь», право наравне с другими трудиться на пользу социалистического отечества. В одном 1934 году в Игарке было восстановлено в правах около 300 бывших трудпереселенцев.

II.

Сейчас Игарке 10 лет. За эти годы проделан огромный путь от первого удара лопатой об мерзлую землю до стройного и красивого города с развитой промышленностью. Непоколебимая большевистская воля, помноженная на энтузиазм тысяч патриотов, вызвала к жизни за 67-м градусом социалистический город с промышленными предприятиями, культурными учреждениями — школами, библиотеками, клубами, театрами, больницами, амбулаториями, здравпунктами и т. д.

Сейчас в Игарке имеются три лесозавода с 9-ю рамами. В 1938 году игарские заводы распилили на 157 тыс. куб. м сырья больше чем в 1937 году.

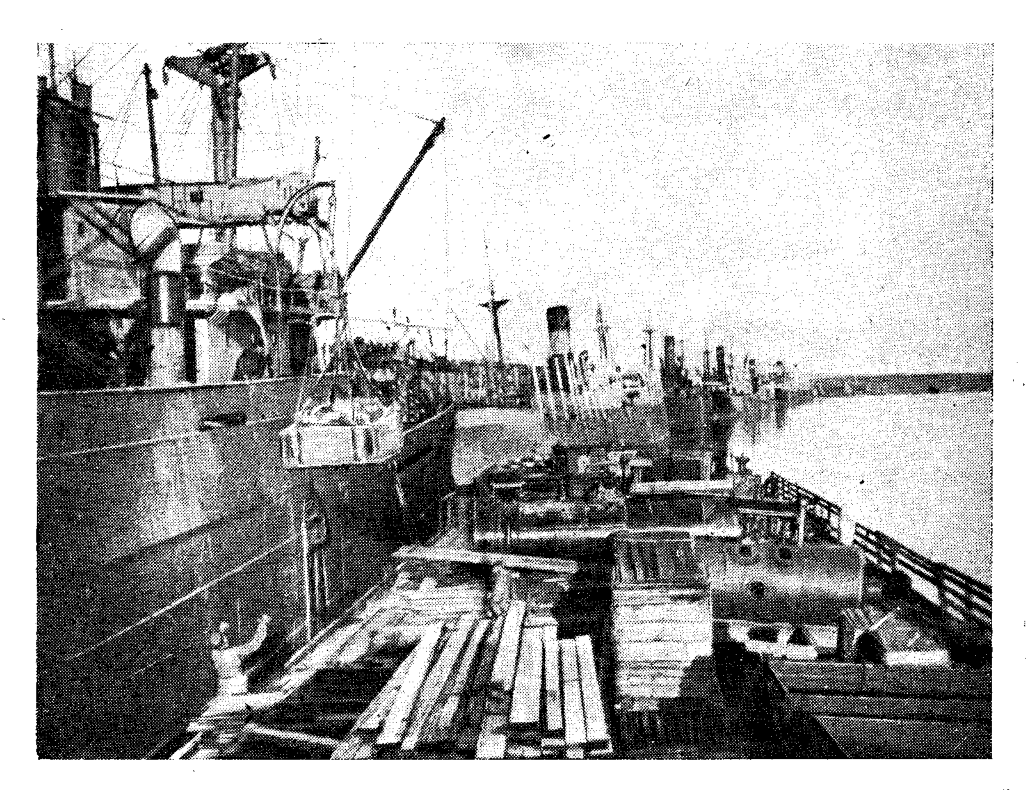
За 5 лет (с 1930 по 1935 г.) экспорт пиломатериалов из Игарки увеличился в 14 раз. Игарские заводы уже в 1935 году давали свыше $^2/_3$ всего карского экспорта. Удельный вес экспортного пиловочника в производственной программе заводов возрастал из года в год, составляя в 1934 году 84% от общего выпуска пиломатериалов. Но Игарка работает не только для заграницы. Внутренний рынок предъявляет огромный спрос на первоклассный игарский лесоматериал. И игарцы удовлетворяют эти требования. Если взять количество грузов, отгруженных портом на внутренний рынок в 1933 году, за 100 процентов, то в 1938 году оно составит уже 1 000 процентов. Овладевая техникой, стахановцы лесозаводов № 2 и № 3 добились в 1939 г. досрочного



Лесная биржа в Игарке.

Плоты у Игарского лесокомбината.

Фото Ал. Лесс



Погрузка судов в Игарском порту.

(к 6/VI) выполнения этими лесозаводами полугодовой программы распиловки сырья.

На игарских заводах организованы также цеха ширпотреба, выпускающие различную мебель, деревянные изделия и т. д. В Игарке заготовляются строительные объекты для всего Таймырского Севера и в частности для вновь строящегося большого промышленного города на Таймырском полуострове — Норильска. В ближайшие годы, в связи с предстоящим строительством двухколейной железной дороги — Дудинка — Норильск,— игарские заводы должны будут приготовить сотни тысяч шпал.

Осуществление экспортных операций в таких масштабах и с такими темпами роста было бы невозможно без создания в Игарке морского порта, стоящего на уровне современной техники. До 1934-1935 года лесопродукция южных заводов (Енисейского и Маклаковского) перегружалась в Игарке на морские суда непосредственно на рейде, игарская же лесопродукция — с временных причалов. Небольшая протяженность этих причалов, мешавшая производить погрузку одновременно даже 5 судов, вызывала простои лесозаводов.

Первые 315 метров морских причалов были выстроены в Игарке в зиму 1934/35 г. при трудных условиях в пургу и суровые морозы. Сейчас в Игарке имеется 7 постоянных морских причалов (деревянных, ряжевых), общей длиной 715 пог. метров, и две пловучих пристани на плотах, протяжением 182 пог. метра. Постройка причалов позволила значительно увеличить число пароходов, приходящих в Игарку за лесом. В 1931 году в Игарский порт зашло 12 морских судов, в 1933 — 25, а в 1938 — уже 46, из них 38 иностранных.

В соответствии с этим рос и грузооборот порта. Если в 1929 году весь грузооборот Игарского порта составлял 19 200 тыс. т, то в 1938 году он составил уже 177 800 тыс. т.

Помимо грузового потока, через Игарский порт за навигацию проходит большое количество пассажиров. По данным Игарского порта, в 1937 году прибыло в

Игарку речным путем 5 872 чел., отправлено 5 597 чел.; в 1938 году прибыло 6 398 чел., отправлено 6 044 чел.

До начала первой пятилетки сельского хозяйства на Енисейском севере вообще не существовало. В пределах бывшего Туруханского края (нынешний Таймырский и Эвенкийский округ, Игарский и Туруханский районы) в 1927 году вся посевная площадь составляла лишь 78 гектар, в том числе только 1 гектар зерновых. Уже в 1934 году посевная площадь на территории перечисленных округов и районов составляла 2 170 га, в том числе по зерновым до 1 300 га, по картофелю до 375 га.

А вот данные о развитии Игарского совхоза: в 1931 г. в нем было 17 га площади посева, а в 1939 г. уже 101,5 га. За это же время заметно возросло теплично-парниковое хозяйство, скотоводство и др.

Благодаря относительно большому для Севера безморозному периоду (100 дней), здесь накопляется достаточная средняя сумма тепла за этот период (1 285°) и имеются вполне благоприятные условия для развития овощеводства в открытом грунте. В совхозе «Полярный» произрастают картофель, турнепс, капуста, брюква, репа и ряд других овощей. Урожайность картофеля с га составила в 1938 году 48,8 центнеров, капусты в среднем 72 центнера с га. Большое развитие, особенно за последние годы, получило теплично-парниковое хозяйство. Теплицы совхоза «Полярный» снабжают население луком, огурцами, помидорами, а парники — цветной капустой, морковью и т. д. Люди совхоза «Полярный» успешно борются за создание в Игарке собственной продовольственной базы.

Бескоровность среди пригородных колхозников почти ликвидирована. 98 процентов колхозников имеют сейчас в личном пользовании от 1—2 коров и молодняка 1—3 головы.

Параллельно росту города улучшалось обслуживание трудящихся. Советская торговля в Игарке получила, особенно в последние годы, значительное развитие. В 1929 году в Игарке был всего один ларек. Розничный товарооборот его составлял 324 тысячи рублей. Уже в 1933 году, спустя 5 лет, количество ларьков и магазинов выросло



Сбор редиса в парниках совхоза «Полярный»

до 20, а товарооборот по ним составил уже 7 555 тысяч рублей. В 1938 году количество ларьков и магазинов по городу и району удвоилось против 1933 года, а товарооборот увеличился до 36,6 млн. руб.

Особенно заметны успехи Игарки на фронте культурного строительства. До революции Север России и Енисейский север, в частности, был самой дикой, самой некультурной частью страны. В 1913 году, накануне мировой войны, на всю огромную территорию бывшего Туруханского края имелась лишь одна больница и два фельдшерстких пункта, причем севернее Туруханска совершенно не было медицинских учреждений. На территории всего нынешнего Таймырского округа (свыше 800 тыс. кв. км) была только одна школа, зато благовестило 5 церквей и часовен.

В 1932—1933 гг. в Игарском районе было уже 4 школы (две в Игарке и две в районе). В 1935 году по бюджету горсовета проходило 9 школ, в том числе 1 средняя, а в 1938 году количество школ возросло уже до 13, в том числе 3 средних, с общим количеством учащихся свыше трех тысяч. В первый год зимовки строителей (1929) был организован пункт ликбеза для взрослых, в котором обучались плотники, землекопы и слесаря. Сейчас в Игарке для желающих учиться имеется: вечерняя школа взрослых, школа фабзавуча и совхозного ученичества, десятки кружков ликбеза, различных курсов и т. д. На всех предприятиях города введена обязательная сдача техминимума всеми рабочими.

Политпросветшкола (существующая с 1932 года) и школа торгового ученичества Севморпути готовят для работы в тайге и тундре советских, партийных, хозяйственных и торговых работников из среды молодежи всех народностей Таймыра. Здесь учатся ненцы, эвенки, кето, саха, селькупы и другие.

В Игарке бьет ключом и общественно-политическая жизнь. С 1930 года выходит ежедневная газета «Большевик Заполярья» (бывшая «Северная Стройка»), с тиражом 3 500 экземпляров. В 1939 году насчитывается 4 клуба, 9 красных уголков, в районе 4 избы-читальни. В городе 5 библиотек и два партийных кабинета.



Е. Г. Простикова
Хирург первой игарской горбольницы

С 1938 г. в городе прочно обосновался в качестве стационарного бывший передвижной заполярный театр. Имеется прекрасный кинотеатр «Октябрь», регулярно обслуживающий станки (поселки) района кинопередвижками (с 1939 г.— звуковыми передвижками), и радиоцентр, имеющий 1 454 точки (вместо 87 в 1933 г.).

Несравненно улучшилось за эти годы медицинское обслуживание населения Игарки. Вместе с первыми рабочими — строителями Игарских заводов — в 1929 г. прибыл врач, организовавший во временном помещении приемный покой на 2 койки и маленькую амбулаторию. В 1931 и 1932 гг. была оборудована первая больница на 100 коек. В 1938 году город имел уже две больницы с 400 койками и три амбулатории, которые обслуживались 20 врачами. В конце 1938 г. открылся новый родильный дом, а в начале 1939 г.— поликлиника с терапевтическим, хирургическим, глазным, гинекологическим и

детским кабинетами. Медпункты имеются также на трех станках и в совхозе «Полярный».

В 1934 г. в Игарке организована научная станция — филиал Всесоюзного института экспериментальной медицины. В исторической «Курейке» (место ссылки товарища Сталина при царизме) открыт большой дом отдыха для трудящихся Игарки, на строительство которого затрачено около двух миллионов рублей.

Такой размах профилактических и лечебных мероприятий в сочетании с общим ростом материального благосостояния жителей победил исконного врага населения Крайнего севера — цынгу. С 1935 г. случаи цынги бывают как случайное, единичное явление. Цынга была ликвидирована в результате интенсивной профилактической работы и широкого развертывания строительства теплиц и парников, давших игарскому населению мощного союзника в борьбе с цынгой — свежие овощи.

* * *

В борьбе с суровой природой Заполярья, с трудностями стройки росли люди, складывались характеры упорных и непримиримых бойцов за социализм. В Игарке есть десятки и сотни старожилов, помнящих первые дни стройки. Каждая отрасль хозяйства в Игарке имеет своих горячих патриотов, преданных до конца интересам социалистического строительства.

К их числу относится известный полярный летчик авиагруппы Главсевморпути т. Купчин. Георгий Купчин был переброшен на Енисейский север в 1931 году. Товарищ Купчин с успехом осваивает труднейшую линию от Красноярска до Диксона и от Хатанги на Волочанку. В том же году он первый открывает линию на Нордвик, доставляя туда изыскательскую экспедицию.

Свой летный стаж на Севере Купчин начал на старых, небольших самолетах. Затем он освоил тяжелые морские самолеты. В 1937 и 1938 гг. он выполняет ответственную политическую работу по доставке на избирательные участки Таймыра избирательных документов.

Весной 1938 года Купчин участвует в экспедиции тов. Алексеева по снятию команды и пассажиров с дрейфующих судов, совершив первым посадку на острове Котельном. Зимой 1939 года Купчин сделал рейс протяжением 7 тысяч километров от Москвы до Диксона. Сейчас товарищ Купчин является старшим пилотом. Он будет тренировать молодых пилотов, выпуская их на линию.

За 8 лет работы на Севере Купчин много принес пользы для дела освоения Севера. Он постоянный житель Игарки, осевший там на жительство, активист-общественник.

Жителям Игарки хорошо знаком плотник-ударник Илья Леонидович Шарай. Он приехал на стройку в числе первых 200 человек. Работать приходилось много и в тяжелых условиях. Шарай так вспоминает эти боевые дни:

«Трудно, да зато и весело жилось в те времена. Коллектив сколотился дружный. Днями работали, а ночи напролет проводили у костров. Кто плясал, кто пел. Не знаю, когда и спали».

Для того, чтобы пустить первый лесопильный завод к годовщине Великого Октября, Шарай взялся руководить каменными работами по фундаменту (когда-то он был каменщиком, а на стройке этой квалификации рабочих было мало). Работали в три смены, при керосиновом освещении, о времени узнавали по приходу очередной смены, но зато цемент вместо 24 суток уложили в три дня, а 7 ноября 1929 года в 9 часов утра над Енисеем и погребенной в снегах лесотундрой понеслась торжествующая песня гудка.

Работая, 52-летний Шарай учился в школе для взрослых. В 1935 году он был выдвинут на профсоюзную работу в Севенстрой Главсевморпути.

На вопрос, не думает ли он уехать из Игарки, Илья Леонидович, смеясь, отвечает: «Разве можно покинуть город, который строил страдая, радуясь, любя?!»

Другой представитель славной плеяды игарцев, советский инженер-строи-

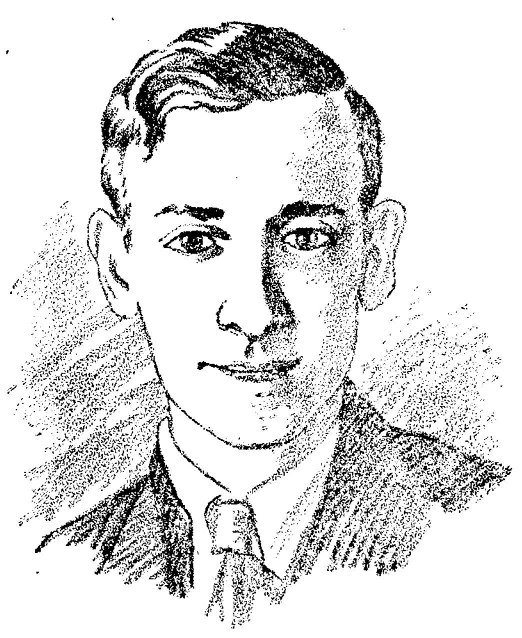
тель Евгений Николаевич Деспотули, еще очень молод. В Игарку он приехал в 1934 году, назначенный начальником отдела капитального строительства Игарского лесокомбината. Он первый, в условиях Крайнего севера, строил жилища скоростным методом. Правда, жилища он строил деревянные, но вырастали они буквально за несколько дней.

В 1935 году произошла авария на водном канале, по которому подавался со штабелей круглый лес в бассейн второго лесозавода. Для ликвидации аварии нужно было бетонировать канал, но это означало остановить его работу, прекратить подачу леса на второй, самый мощный в Игарке лесозавод и тем самым сорвать напил материалов. Деспотули решил отремонтировать канал деревянными плахами, но сделать его, по выражению игарских плотников, «деревяннобетонным». При этим был огромный риск, что где-нибудь останется небольшая случайная щель и вода уйдет из канала. Канал был построен блестяще, и завод выполнил свое задание.

В 1935 году Деспотули награждается почетной грамотой Игарского горсовета и горкома ВКП(б) за умелую организацию и руководство работой по выполнению плана жилстроительства. Евгений Николаевич — инициатор социалистического соревнования. Как только стало известно об опыте скоростной стройки на заводе «СК-1», Деспотули предложил применить эти методы и в Игарке. Это предложение приняли севенстроевцы, построившие скоростным методом первый дом за 35 дней. Но Деспотули, вызвавший их на соревнование, построил дом, превышавший в полтора раза по кубатуре дом Севенстроя,— за 20 дней.

Тов. Деспотули успешно овладевает марксизмом-ленинизмом и сейчас принят первичной парторганизацией в кандидаты ВКП(б).

Таково лицо патриотов своего города — игарцев. Можно привести сотни примеров роста людей... В Игарку приехала Дора Закаталова. Неумелой санитаркой она вошла в амбулаторию, а



Е. Н. Деспотули

Один из лучших инженеров—строителей заполярной Игарки

теперь она медсестра, комсомолка, активистка... Приехала домашней хозяйкой Полина Журавлева, сейчас она заведует молочной кухней и является председателем союза медиков...

В единую и дружную семью сливаются трудящиеся всех национальностей, населяющие Игарку и ее окрестности. Как далеко это от мрачного уныния и одиночества небольших заполярных поселков капиталистических стран. Для наших полярников совершенно чуждо звучат стихи норвежца Иеленсена, опубликованные им в сборнике «Одиночество». Его любимая сбежала с другим, испугавшись полярной стужи. Его герой говорит о себе:

...Я готов пешком, на коленях
Дохромать, доползти на юг.
Давит грудь, сторожа движенье,
Синим спрутом полярный круг...

Как непохоже это на жизнь славной Игарки!

Как далеки эти полные тоски и одиночества слова от поэзии советского города. Старожил Игарки, рабочий 50 лет, Алексей Гордеевич Баженов недавно написал сказание «Заполярная Игарка». В нем он пишет:

...И молодой Игарке
Уже десяток лет,
Горит в Игарке новый,
Большевистский свет.
Мы строим Игарку,
И любим мы ее,
Как и во всем Союзе,
Здесь вольное житье.
...Мы связаны по радио
Со всей большой страной,
С любимой нашей родиной
И Красною Москвой.
...Мы не отступим в трудностях
И не свернем с пути,
Мы — ленинцы, мы — сталинцы,
Мы все большевики.

* * *

По идее великого Сталина Северный морской путь связал между собою и со всем миром самые глухие в прошлом окраины Сибири, богатые лесом, пушниной, металлом. На Севере закладываются новые города — «форпосты культуры на Крайнем Севере»,— как назвал их Вячеслав Михайлович Молотов. Игарка — один из таких форпостов. Она — порождение великого Октября, сделавшего возможным строительство городов на Севере в минимальные сроки. Она родилась на основе экономической политики нашей партии, требующей равномерного распределения промышленных центров на территории страны.

Создание Игарки явилось большим шагом в деле освоения Северного морского пути. И до постройки Игарского порта суда карских экспедиций заходили в устье реки Енисей. Однако, только с созданием промышленной и портовой базы карские экспедиции превратились из случайных и единичных заходов судов — в регулярные, плановые рейсы.

На проводке карских судов воспитывались десятки наших полярных моряков, с честью ведущих теперь суда по трассе Северного морского пути. Для проводки судов на Енисей нужно было изучить гидрологические и гидрографические свойства Новоземельских проливов и Карского моря, условия судовождения. Нужно было изучить обстановку трассы и т. д.

Опыт, накопленный моряками в процессе карских операций, послужил отправным пунктом для плавания по всей трассе Северного морского пути. В свою очередь, опыт плавания по трассе облегчал проводку карских судов. Это взаимодействие превратило «особые карские экспедиции» в нормальные морские операции. Это же послужило и основой для передачи карских операций от Главсевморпути в Наркомвнешторг и Наркомморфлот, оставив за Главсевморпути только ледовую проводку карских судов.

В пионерской, подготовительной работе к коммерческому плаванию по всей трассе Севморпути — большое народнохозяйственное значение Игарки.

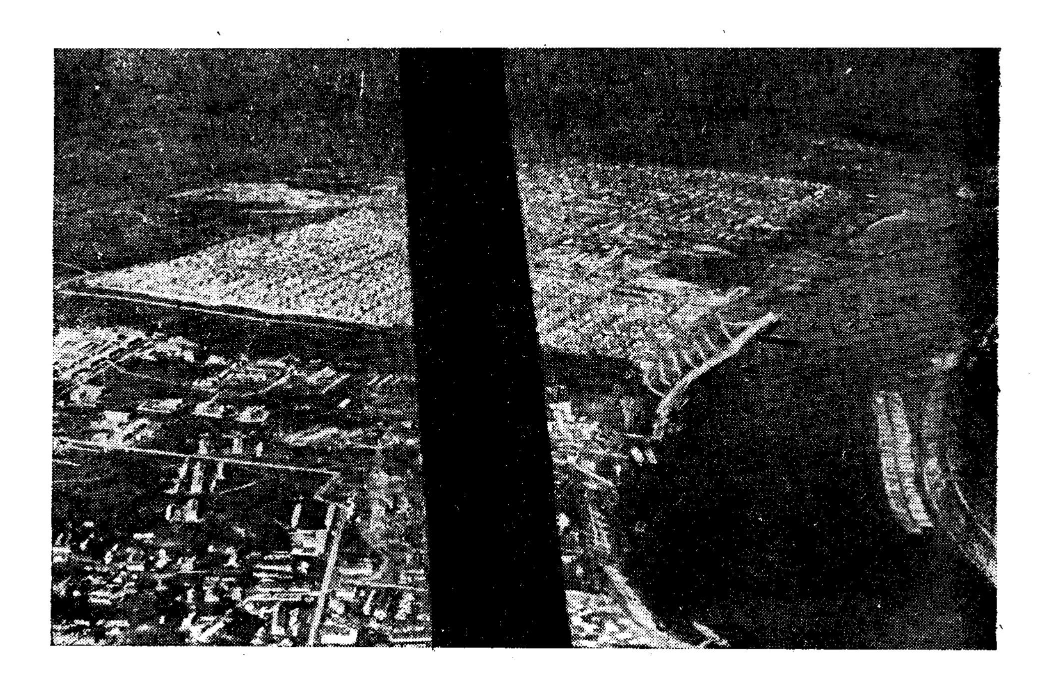
Игарка сыграла известную роль в увеличения валютных ресурсов нашей страны. С момента создания Игарского порта и лесообрабатывающей промышленности, грузооборот по Северному морскому пути для Енисея резко изменился не только количественно, но и качественно: вместо импортного грузооборот принял исключительно экспортный характер.

Создание Игарки значительно удешевило себестоимость нашего экспорта. До постройки лесозаводов енисейский лес имел до шести перегрузок. Сейчас число их сократилось до двух, что при высококачественном, экспортном характере сырьевой базы игарской промышленности имеет особо актуальное значение.

* * *

Игарка — город без прошлого. Это город настоящего и будущего. Над вопросами ближайшего будущего Игарки работает сейчас Государственный институт проектирования городов (Гипрогор), заканчивающий составление генерального плана реконструкции городов Крайнего севера, в частности Игарки и Дудинки.

По плану реконструкции Игарка в



Общий вид Игарки с самолета

Фото Ал. Лесс

ближайшие годы, в течение третьей сталинской пятилетки, станет еще более крупным промышленным и транспортным центром Севера.

Дальнейшее развитие города, по мысли проектировщиков, пойдет по линии укрупнения города, реконструкции лесокомбината и организации новых производств местной промышленности. Для обслуживания увеличившегося грузопотока значительно будет увеличено речное и авиационное сообщение. В соответствии с неоднократными пожеланиями трудящихся Игарки и нуждами народного хозяйства и культуры в ближайшие годы организуется педагогическое училище, фельдшерская школа, строительный техникум, охотоведческий, пушной и рыбный техникумы.

По генеральному проекту средняя норма жилплощади будет доведена до 5—6 квадратных метров на человека, с одновременным строительством обслуживающих учреждений.

Проект включает в себя озеленение города, устройство водопровода, канализации, мощных дорог и усиление энергетического хозяйства.

Душой Игарки, конечно, останется лес. Но параллельно лесопилению быстро будут развиваться в третьей пятилетке предприятия по переработке древесины и строительная промышленность. Соседи Игарки — Норильск и Дудинка, в связи с перспективами их развития, становятся крупнейшими потребителями стандартных домов.

Большой рост лесопиления, намечаемый на ближайшие годы, вызовет увеличение числа пароходов, приходящих за лесом. Таким образом, развитие Игарки, возникшей благодаря Северному морскому пути, будет само влиять на рост операций и грузооборота Севморпути, будет вносить свою долю в дело превращения Северного морского пути в нормально действующую магистраль.

◀ ● ▶



Партийная жизнь

В. ИВАНОВА

ОВЛАДЕЕМ МАРКСИСТСКО-ЛЕНИНСКОЙ ТЕОРИЕЙ

Недавно исполнилась годовщина со дня опубликования постановления ЦК ВКП(б) о постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого Курса Истории ВКП(б) — этой энциклопедии основных знаний в области марксистско-ленинской науки.

Издание «Краткого Курса Истории ВКП(б)» и постановление ЦК ВКП(б) о постановке партийной пропаганды явились крупнейшим событием в идейной жизни партии.

«Краткий курс Истории ВКП(б)» вооружает партийные и непартийные кадры нашей советской интеллигенции знанием законов общественного развития и политической борьбы.

Воодушевленные новым замечательным произведением марксизма-ленинизма, партийные, комсомольские и хозяйственные кадры Главсевморпути взялись за ликвидацию своей теоретической отсталости, за овладение большевизмом.

Решение ЦК ВКП(б) потребовало от всех партийных организаций, так же как и от парторганизаций Главсевморпути, коренной перестройки партийной пропаганды. В своем решении Центральный Комитет ВКП(б) поставил в центр внимания всей пропагандистской работы самостоятельное изучение марксистско-ленинской теории.

За истекший период, со времени решения ЦК ВКП(б), значительно улучшилось дело партийной пропаганды. Вместе с ростом теоретического уровня наших кадров растет и идейно-политическая их закалка, ширится кругозор. С неослабеваемым интересом многие товарищи вдумчиво и глубоко изучают одну главу курса за другой.

Инженер-эксплоатационник Морского управления тов. Степанов, делясь опытом на страницах ж-ла «Советская Арктика» (см. № 8 за 1939 г.), в своей статье о том, как он изучает «Краткий Курс Истории ВКП(б)» пишет: «В этой замечательной книге, одухотворенной гением товарища Сталина, просто и глубоко изложена многолетняя история, теория и политика великой партии большевиков... Метод индивидуального изучения истории партии чрезвычайно

плодотворен и эффективен. С помощью этого метода мы имеем возможность глубже вникать в материал, вооружать себя знаниями. А это — главное. Наша обязанность — быть именно образованными ленинцами».

Не плохо работает над своим марксистским самообразованием беспартийный юрисконсульт тов. Котик. Он закончил уже IV главу «Краткого курса истории ВКП(б)» и приступил к V главе. В своих занятиях он пользуется первоисточниками, прочитал труды Ленина — «Что делать», «Шаг вперед, два шага назад», «Две тактики социал-демократии в демократической революции» и др.

Тов. Котик говорит: «Овладевая теорией марксизма-ленинизма, передо мной все больше и больше открываются перспективы развития, мне стало легче разбираться в делах не только своего управления, но и за пределами его».

Таких примеров, свидетельствующих о стремлении партийных и непартийных кадров нашей интеллигенции овладеть большевизмом, можно привести не мало.

Однако, в постановке партпропаганды в парторганизации Главсевморпути, еще и после постановления Центрального Комитета ВКП(б), имели место серьезные недостатки.

В августе этого года Пленум Красногвардейского РК ВКП(б) отметил неудовлетворительную постановку партийной пропаганды в нашей парторганизации.

Партийная организация Главсевморпути проявляла недопустимую медлительность в реализации постановления Центрального Комитета ВКП(б). Руководители слабо боролись за преодоление сезонных настроений в партучебе. Это видно хотя бы из того, что в летние месяцы снизилась посещаемость лекций, докладов, консультаций. Первичные парторганизации не ставили на общих собраниях вопросы партийной учебы. Со стороны парткома не была организована систематическая помощь самостоятельно изучающим историю партии. Отдельные руководители низовых парторганизаций сами плохо занимались и не могли быть примером для других, не интересовались, что и как изучают коммунисты и беспартийные товарищи, боясь как бы их не обвинили в «контроле», не организовывали обмен опытом.

Своим решением Пленум Красногвардейского райкома партии помог партийной организации Главсевморпути улучшить постановку партийной пропаганды, мобилизовать внимание всех коммунистов на глубокое изучение марксистско-ленинской теории, наметив пути организации пропаганды среди кадров интеллигенции.

Сейчас мы видим значительные сдвиги в этом направлении. Новый состав партийного комитета Главсевморпути, проведя совещания с секретарями партбюро и партийным активом, добился некоторого оживления партучебы коммунистов.

Сейчас организован цикл лекций (40 лекций) по Истории ВКП(б) для партийно-комсомольского актива. Слушать лекции изъявили желание секретари партбюро, члены партбюро, пропагандисты, агитаторы, начальники управлений, комсомольский актив. Всего записалось 90 человек, а посещают лекции 100—120 человек. Первую лекцию о работе Ленина «Что такое «друзья народа» и как они воюют против социал-демократов?» читала преподаватель Высшей школы Парторганов при ЦК ВКП(б) т. Рябова. На этой лекции присутствовало 120 человек. Подавляющее большинство слушателей дало хорошие отзывы.

Попутно с самостоятельным изучением у многих товарищей растет потребность в обсуждении отдельных вопросов теории и истории большевистской партии, желание проверить правильность понимания изучаемого материала.

С этой целью партийные организации некоторых управлений провели товарищеские беседы. Основным недостатком отдельных товарищеских бесед явилась плохая подготовка.

Опыт проведения таких бесед показал, что там, где секретари партбюро лично занимались их подготовкой, беседы проходили активно.

Не плохо, например, прошли товарищеские беседы в Планово-финансовом и Горно-геологическом управлениях. Здесь показали пример активного обсуждения ряда вопросов секретари партбюро тт. Храпаль и Микадзе.

Каждый партийный руководитель должен себе четко уяснить, что если он лично не работает над поднятием своего теоретического уровня, значит, он не может возглавить дело партийной пропаганды.

Товарищеские беседы были проведены также в Морском управлении и Управлении капитального строительства.

Некоторые парторганизации, как например, Управления Полярных станций (секретарь партбюро т. Шачалкин), Управления делами (секретарь партбюро т. Кузнецов), все еще слабо реализуют постановление ЦК ВКП(б) о партпропаганде. В организациях товарищеские беседы не проводились, к теоретической конференции не готовятся. Многие коммунисты остановились на изучении III—IV глав Истории партии, а некоторые на I—II главах.

Недавно партком утвердил два кружка низового звена по изучению «Краткого Курса Истории ВКП(б)». Заниматься в кружках уже давно изъявили желание ряд товарищей. И было бы конечно неверно лишать их этой возможности. Тем более, что среди изъявивших желание заниматься в кружке есть товарищи, которым трудно заниматься самостоятельно. Им нужно оказывать помощь, направлять их в учебе.

Кружки будут изучать курс по трем основным этапам истории партии: 1) Борьба за создание большевистской партии (I—IV главы), 2) Партия большевиков в борьбе за диктатуру пролетариата (V—VII главы), 3) Партия большевиков у власти (VIII—XII главы).

Нужно пожелать только, чтобы партийный комитет повседневно руководил работой этих кружков. Иначе их постигнет та же участь, которая постигла уже один кружок, ранее организованный и распавшийся с наступлением лета.

Кружковцы, как правило, должны самостоятельно заниматься над книгой дома с тем, чтобы в кружке уже был развернут живой обмен мнениями, товарищеская дискуссия.

Большое значение для оказания помощи нашим кадрам в их теоретической учебе имеют лекции, доклады, консультации. Почти вся основная часть этой работы возложена на парткабинет.

В настоящее время партийный кабинет обладает всеми возможностями для того, чтобы отвечать предъявляемым к нему требованиям. Он располагает достаточно удобным помещением, снабжен необходимой марксистско-ленинской литературой и различными пособиями. В помощь самостоятельно изучающим историю партии организована подборка материалов по международному положению и по всем текущим политическим кампаниям; по каждой главе «Краткого Курса Истории ВКП(б)» имеется папка, в которой сконцентрирован соответственно этой главе материал (статьи, консультации), напечатанный в разное время в газетах и журналах.

Здесь же можно послушать и лекции, которые читаются опытными лекторами, и получить квалифицированную консультацию по любому интересующему вопросу.

Между тем парткабинет работает далеко еще не в полную силу своих возможностей.

Посещаемость лекций и консультаций пока еще не высокая. Парткабинету

следует больше уделить внимания работе с каждым изучающим историю ВКП(б), оказывать ему систематическую помощь в самостоятельной работе над марксистско-ленинской книгой.

Пока что проведена только одна теоретическая конференция, в которой приняли участие в основном комсомольцы. Конференция прошла по теме «Борьба за создание социал-демократической партии в России». На конференции выступали товарищи с докладами на темы: Группа освобождения труда и борьба Плеханова с народничеством; Борьба Ленина за создание революционной рабочей партии в России в 90-х годах. Здесь же были выступления и по отдельным вопросам, как например: Реформа 1861 года, ее сущность и значение; о роли личности в истории; начало революционной деятельности товарища Сталина.

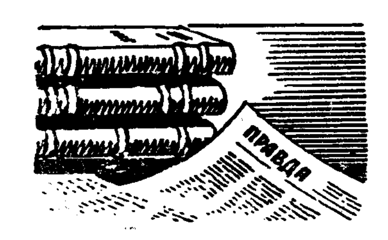
Из выступавших товарищей надо отметить т. Вербицкого, который хорошо подготовился к своему выступлению. Он пользовался такими первоисточниками, как например «Коммунистический манифест» и др., а также вспомогательными статьями и консультациями, которые печатались в газетах и журналах. Конференция прошла активно, в ней приняло участие 40 человек.

Большим недостатком в изучении «Краткого Курса Истории ВКП(б)» надо признать тот факт, что основная масса самостоятельно изучающих историю партии остановилась на III—IV главах. Многие товарищи пытаются объяснить это ссылками на отсутствие времени, перегруженностью работой. Это неверно. Тот, кто хочет заниматься, всегда найдет время и преодолеет любые трудности, которые только могут встретиться у него в процессе занятий.

А в тех случаях, когда товарищ действительно перегрузился, не в состоянии спланировать бюджет своего времени, партийная организация должна ему помочь в этом деле.

«Задача партийной пропаганды,— говорил товарищ Сталин на XVIII партийном съезде,— задача марксистско-ленинского воспитания кадров состоит в том, чтобы помочь нашим кадрам всех отраслей работы овладеть марксистско-ленинской наукой о законах развития общества».

Решения XVIII съезда партии и Центрального Комитета ВКП(б) о партпропаганде обязывают нас к дальнейшей настойчивой работе по повышению идейно-политического уровня всех наших кадров.





Русские путешественники и исследователи Арктики

П. БАШМАКОВ

ПЛАВАНИЕ ЛЕЙТЕНАНТА МАЛЫГИНА

(ОБСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ 1734 — 1739 г.)



В первой половине XVII века русские, владея уже всем севером Азии, не знали, однако, ни истинных размеров, ни границ побережья Ледовитого океана, омывавшего материк с Севера. У российского правительства не возникало еще мысли об исследовании Ледовитого моря.

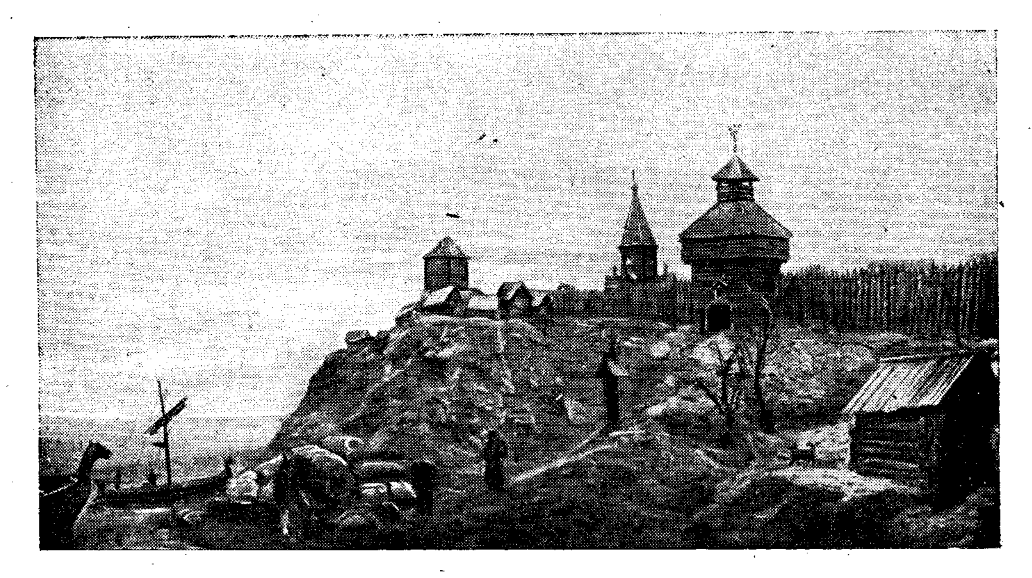
Знали океан только отдельные промышленники и купцы, предпринимавшие морские плавания к сибирским рекам, в частности к Оби и Енисею. Эти плавания, вероятно, начались вскоре после того, как русские в XI и XII веках вышли на берег Ледовитого океана (в районе устьев рек Печоры и Оби) и Белого моря. Письменных памятников об этих ранних походах русских по Ледовитому океану нет, но о них упоминается в некоторых государственных актах.

Самым отдаленным от нас исторически достоверным морским походом к устью Оби является плавание между 1584 и 1598 гг. московского гостя Луки «с товарищи», который ходил «проведывати Обского устья тремя кочи».

В 1600 г. была основана на реке Таз крепость Мангазея, ставшая торговым центром на низовьях реки Оби. С рек Двины, Мезени и Печоры в Мангазею вело два пути: первый шел морем и огибал Ямал с севера, но вследствие часто встречавшихся льдов этот путь был очень неудобен. Он был оставлен, как только стал известен Ямальский волок, явившийся вторым путем. Эта дорога шла, туда через реки, пересекавшие Ямал севернее устья Тазовской губы. Со стороны Карского моря суда входили в реку Мутную (Морду), вытекающую из трех связанных между собою озер в центре Ямала; потом переволакивались в озеро, из которого выходит река Зеленая (Се-Яга), впадающая в Обскую губу; из нее переходили в Тазовскую губу, затем в реку Таз и по ней доходили до Мангазеи [1].

Хотя морской путь в Мангазею был трудным, но плавания туда были довольно оживленные. Например, в

[1] См. по всем географическим названиям, упоминаемым в статье, карту Карского моря, стр. 117.



Старая Мангазея

1613 г. в Мангазею ходило 17 кочей. Но это продолжалось недолго. В 1616 г. тобольские воеводы донесли царю, что по дошедшим до них слухам «немецкие» [2] купцы ежегодно приходят в Мангазею «многими кораблями», и что будто бы на устье Енисея имеются хорошие угодья, водится много рыбы и «дорогой зверь». Основываясь на этих слухах, воеводы высказывали опасения, как-бы «немцы», привлеченные богатством страны, не пришли туда и не утвердились бы там. Боялись они, что и русские купцы смогут уклоняться от платежа пошлин, поэтому просили царя о запрещении морского пути в Мангазею кому бы то ни было.

В 1616 г. последовал строгий указ, запрещавший путь в Мангазею морем, причем нашим купцам разрешалось ездить туда только сухим путем — через Тобольск и Березов.

Чтобы следить за выполнением указа, правительство распорядилось держать в летнюю пору стражу на острове Матвееве, в Югорском Шаре и на Ямальском волоке.

С прекращением в Карском море торгового судоходства туда продолжали плавать одни промышленники, но и то редко, предпочитая для промыслов Вайгач и Новую Землю.

Морской путь к Оби и Енисею постепенно был забыт.

[2] «Немцами» раньше часто называли всех иностранцев.

Никто из иностранных моряков, искавших северо-восточный путь в Индию и Китай, не достиг Оби или Енисея. Даже и в Карском море из них побывал только один Най (1594 г.), дойдя до Ямала в районе реки Мутной.

Неграмотные или в лучшем случае малограмотные промышленники и купцы не вели о своих плаваниях ни журналов, ни записок. Можно было бы предположить, что плавания их для картографии северных морей были бесполезны. Но это неверно. Рассказы промышленников и «бывалых людей» о далеких полярных окраинах давали тот материал, который русские люди и иностранные картографы использовали для нанесения на тогдашние карты берегов Ледовитого океана.

Такой картографический материал, конечно, позволял изображать неизвестные моря с немалой долей фантазии. Начертания берегов Ледовитого океана на картах до начала XVIII столетия очень мало отвечали действительности. Например, на карте англичанина А. Доненкинсона (1562 г.) устья Обской губы и Югорского Шара обозначены на одной широте — 70° (теперь соответственно — 73 и 70°), а полуострова Ямала и Байдарацкой губы совсем нет.

О характере карты, помещенной в атласе Ортелия 1588 г., можно судить хотя бы по тому, что около устья реки Оби, нанесенной на 82° сев. широты,

показаны десять колен иудейских, отведенных Салманассаром в ассирийский плен!

На картах России Меркатора и Герритса также очень много ошибок и пропусков.

Если карты неверно изображали берега наших морей, то на «чертежах» они искажались до неузнаваемости. «Чертежи» отличались от карт тем, что не имели сетки меридианов и параллелей; север на них указывался внизу, а юг вверху. Пункты на «чертежах» не были точно увязаны со странами света; «чертежи» показывали только, через какие города и населенные пункты протекала известная река или шла большая дорога, причем длины их, а также расстояния между пунктами указывались в надписях. Если бы не эти надписи, то трудно было бы даже догадаться, что на них изображено Белое море, Новая Земля, Обский залив и т. д.

К таким «чертежам» относится чертеж «Сибирские земли» Тобольского воеводы стольника П. И. Годунова, составленный в 1667 г.

В 1701 г. тобольский боярский сын С. И. Ремезов представил Петру I составленную им «чертежную книгу Сибири» (атлас), состоящую из 23 карт, и в их числе карту берега Ледовитого океана от Белого моря до Камчатки и Китая. Насколько верна эта карта, можно судить по тому, что на северном берегу Белого моря поставлена «Стекольня» (Стокгольм) и надпись: «шведы»; берег Сибири почти прямолинеен; Обская губа изображена в виде серпа месяца, обращенного выпуклостью к северу; чуть к западу от устья Лены показан большой «остров Крестовый, проведанный в 1690 г.». На узком, длинном полуострове, рядом с восточным плечом Лены, нанесена надпись «камень конца не имать». Но замечательнее всего заметка составителя «чертежа» о «славном Алтае-камне (Алтайском хребте, П. Б.) имущем вверх досязати выше облак и путь имущему косогоры, восхождения вверх неделю, также и нисхождения неделю, безводно искони богом создан в основание всех великих рек: Иртыша, Оби, Енисея, Селенги, Китайской корги, индийской Ганги».

Из приведенных замечаний о картах видно, насколько ошибочны были представления о берегах Ледовитого океана как у русских, так и у западных ученых.

При Петре I явилась в России потребность в морских картах, необходимых только что созданному флоту. При плаваниях в Баренцовом и Белом морях руководствовались картами голландского атласа «Зее-Факел» (Морской светоч), изданного Ван-Кейленом в Амстердаме в конце XVI или в начале XVII века.

Как ни мало были верны эти карты, они тем не менее служили единственным руководством при плавании на Мурман и в Архангельск. Для плавания же к востоку от Югорского Шара не имелось совершенно никаких карт. Но так как военные, да и торговые суда туда еще не ходили, то не было и нужды в картах тех морей. Поэтому гидрографические работы, начатые при Петре I на всех наших морях, не коснулись Карского моря. Однако это не означало, что Петр не интересовался сибирскими берегами. Наоборот, именно у Петра возник интерес к истинному познанию берегов Ледовитого океана. В частности его интересовал вопрос, соединяется ли Азия с Америкой. Для выяснения этой географической проблемы были посланы в 1719 г. геодезисты Евреинов и Лужин. Но они побывали только на Камчатке и на Курильских островах, а поэтому неразрешенный вопрос — «сошлась ли Америка с Азией» — послужил поводом к назначению новой экспедиции, указ о которой издан 23 декабря 1724 г. Это была так называемая первая Камчатская экспедиция Беринга.

Вернувшись в Петербург в 1730 г. и представляя отчет о проделанных работах, Беринг предложил проект обследования Камчатки и Охотского моря, указав на необходимость описи и берегов Сибири. Правительство согласилось с проектом и 17 апреля 1732 г. издало

указ об учреждении экспедиции[3] для описи берегов Ледовитого океана от Югорского Шара до Берингова пролива, затем Камчатки, островов на севере Тихого океана, северо-западной Америки, Курильских островов и даже Японии.

Во главе экспедиции был поставлен Беринг, а для удобства ее работ она была разделена на несколько отрядов, каждому из которых отводился определенный участок берега океана. Самому западному отряду, получившему название Обской экспедиции, поручалась опись берега от Югорского Шара до устья Оби.

Исходным пунктом для Обской экспедиции был Архангельск. Беринг, непосредственно начальствуя над самым восточным отрядом, работавшим у Камчатки, не мог сам руководить Обским отрядом, поэтому Адмиралтейств-коллегия сама руководила работами этого отряда.

Для экспедиции было построено два коча. Это был распространенный на севере тип небольших плоскодонных судов, которые ходили и на веслах и под парусами, но последними пользовались только при попутном ветре. Один из кочей назывался «Экспедицион», а другой — «Обь». В длину они были 19,2 м, в ширину 7,4 м, глубина от палубы до киля составляла 2,5 м, осадка с грузом 1,8 м.

Экспедиция состояла из 51 человека. Для геологических изысканий в экспедицию было послано два «рудознатца». Команда состояла из матросов военного флота и четырех кормщиков-мезенцев в качестве лоцманов. Кроме того, имелось два подштурмана, два штурманских ученика, два подлекаря и два монаха-священника.

Командиром коча «Экспедицион» был назначен лейтенант Муравьев, которому было предоставлено старшинство по экспедиции, но без права распоряжаться командой лейтенанта Павлова, командовавшего кочем «Обь».

В случае, если бы экспедиция не смогла дойти до Оби в одну навигацию, ей было дано разрешение возвратиться, но не иначе, как с общего совета.

На случай зимовки экспедиция снабжена была продуктами на 14 месяцев.

Чтобы расположить к себе население тех стран, которые предполагалось открыть, экспедиция взяла для подарков жителям: ножи, топоры, медные котлы, сукно разных цветов, иглы, вино, табак, наконечники для стрел, ржаную муку, колокольчики, стеклярус, гребни и проч. Кроме того, дано было 500 руб. ефимками и червонцами, «какие лучше и приятнее по тамошним местам ходят», на подарки «княжецам и другим жителям».

В общем снаряжение экспедиции стоило 1 709 р. 44 к., включая сюда и стоимость двух кочей — 345 руб. Годовая зарплата всего состава экспедиции, при двойных окладах, выражалась в сумме 3 107 р. 53 к.

Кочи вышли из Архангельска 15 июля 1734 г.[4].

В Югорский Шар они пришли 5 августа. Потратив здесь три дня на подготовку к плаванию Карским морем, суда снялись с якоря и в течение суток шли вдоль берега материка. Карское море оказалось совершенно свободным от льда. 11 августа открылся Ямальский берег, а вскоре кочи вошли в залив, повидимому, за Белужьим Носом, хотя они считали себя в устье реки Мутной (Морды).

Отсюда кочи пошли к северу, но из-за сильного встречного ветра вернулись от Шараповых кошек обратно в залив, где простояли еще пять дней.

29 августа суда достигли широты 72°35′, т. е. были приблизительно у мыса Пайндте, от которого до пролива Малыгина, ведущего в Обскую губу, оставалось 20 миль. Но ни лейтенанты, ни кормщики[5] даже не подозревали, что они находятся так недалеко от конечной цели экспедиции — Обской губы.

---

[3] Получившей впоследствии название «Великой Северной экспедиции».

[4] Здесь и дальше даты указаны по новому стилю; разница со старым стилем была 11 дней.

[5] Как выяснилось потом, кормщики не бывали восточнее Вайгача и совсем не знали Карского моря.

Считая, что в этом году уже поздно плыть дальше, Муравьев решил пойти обратно, тем более что на обоих судах уже имелись больные, а один даже умер. Оба коча сильно текли. Кроме того, они были неспособны продвигаться вперед лавировкой, и это также сказалось на ошибочном решении повернуть обратно. Впоследствии Муравьев писал, что на кочах невозможно было «ниже лавировать, ниже дрейфовать».

12 сентября, уже в Югорском Шаре, состоялся «консилиум», на котором, по настоянию лейтенантов, решили итти зимовать в Печору. Оба коча встали на зимовку у деревни Тельвиски. Весь состав экспедиции выехал отсюда в Пустозерск.

Из Пустозерска Муравьев послал в Петербург отчет о работах. Неуспех экспедиции он оправдывал болезнями команды и плохими морскими качествами кочей, которые просил заменить дубель-шлюпками. Он жаловался также на недостаток продовольствия и медикаментов.

Несмотря на малоудачное плавание лейтенантов, в Петербурге остались довольны результатами экспедиции и Адмиралтейств-коллегия подтвердила на будущее свою прежнюю инструкцию.

Зимней дорогой из Архангельска в Пустозерск были отправлены для экспедиции продовольствие и другое снабжение. Туда же послали на место умершего матроса нового, да пять человек «в запас», а научный состав экспедиции усилили одним геодезистом и учеником.

Покончив с отчетом, лейтенанты предались отдыху и развлечениям. Дела не было никакого, да они, видимо, и не заботились придумать для себя какие-нибудь занятия.

Главным их развлечением стало пьянство, породившее ссоры и драки.

Особенной невоздержанностью отличался Муравьев, чередовавший попойки с вымогательством и терроризированием местного населения. Опасаясь, что слухи о его поведении дойдут до Архангельска, Муравьев, чтобы предупредить их, написал командиру Архангельского порта Бредалю письмо, в котором, жалуясь на скуку, обрисовал себя как жертву интриг со стороны своего товарища Павлова, с которым он постоянно ссорился, и местных ссыльных — князя Долгорукова и слуги его Верховцева. С последними он также имел частые столкновения. Для доноса на князя Муравьев использовал отсутствие его в церкви на молебнах в некоторые «царские дни». Ложные доносы, однако, послужили потом во вред самому составителю.

При взаимной недоброжелательности лейтенантов трудно было ожидать успешного продолжения экспедиции. Муравьев настолько мало заботился о подготовке к плаванию, что ледоход (29 мая) застал суда неотремонтированными. Из-за этого, а также из-за противных ветров и штормов суда оставили устье Печоры только 10 июля. Лишь 26 июля достигли Югорского Шара. Пролив был забит льдом.

1 августа суда вышли в Карское море, но надвинувшийся с севера лед вынудил их вернуться в Югорский Шар и держал здесь две недели.

Неудачи, преследовавшие экспедицию с самого начала плавания, и частые раздоры между лейтенантами не вселяли в личный состав ее особенных надежд на успех и крайне отрицательно сказывались на настроении команды. Павлов при каждом удобном случае старался внушить всем, что они упустили хорошее время для плавания, поздно выйдя из Печоры, и что виноват в этом Муравьев. Последний же, вместо того чтобы воодушевлять команду, сам упал духом от ряда неудач и уже в Югорском Шаре стал поговаривать о возвращении в Архангельск. Однако Павлов и другие настаивали на том, чтобы итти вперед, а в случае, если льды будут непреодолимы, предлагали зимовать в Каре.

14 августа лед из пролива вынесло, и суда опять вышли в Карское море. Но и на этот раз льды затрудняли плавание. 19 августа, по расчету лейтенантов, они находились на широте реки Моржовки (71°23′), но не нашли ее, хотя и были здесь прошлым летом.

Все время встречался лед, который иногда совсем окружал суда. 27 августа на судно Павлова приехал с «Экспедициона» рудознатец Одинцов и от имени Муравьева советовался с ним: не лучше ли итти «возвратно» в Югорский Шар, если обстановка плавания не улучшится? Павлов ответил решительным отказом и настаивал на продолжении плавания, а если уж нельзя итти вперед, то, по его мнению, надо искать Моржовку и там зимовать. Ответ Павлова крайне раздражил Муравьева.

29 августа туман скрыл суда друг от друга, и с этого момента они продолжали плавание врозь.

Муравьев пошел к северу и 7 сентября достиг широты 73°04′ (широты пролива Малыгина). Ссылаясь на встречный ветер, на повреждения в судне и т. п., он повернул обратно, повторив таким образом прошлогоднюю ошибку. Ни настойчивости, ни выдержки — необходимых качеств полярного исследователя — у Муравьева не было.

Павлов, разлучившись с Муравьевым, поднялся до параллели 73°11′ и здесь заштилел. Начавшийся вскоре ветер не был попутным. Кочи «Экспедицион» не было видно. Команда Павлова, привыкшая за долгое совместное плавание с «Экспедиционом» всегда видеть около себя другое судно и чувствовать в нем поддержку в случае несчастия, стала опасаться плавания в одиночку. Среди матросов, утомленных не столько трудностями плавания, сколько раздорами лейтенантов, начались толки, что несогласие последних вредит делу, что оставлять одно судно опасно и т. д. Тогда и Павлов решил пойти обратно.

Муравьев пришел в Югорский Шар 17 сентября. Здесь собрал он совет, чтобы решить где зимовать. Команда, раздраженная неудачами, открыто выражала ему свое неудовольствие. Мнения о месте зимовки были разноречивы: одни предлагали зимовать на Вайгаче, другие указывали на Моржовку, но Муравьев опять настоял на том, чтобы итти в Печору. Вскоре туда пришел и Павлов.

В отчете о плавании Муравьев объяснял свои неудачи неблагоприятными метеорологическими условиями, состоянием льдов, плохими морскими качествами судов и утверждал, что дойти до Оби в одну навигацию невозможно.

В Пустозерске Муравьев и Павлов опять должны были коротать зиму вместе, несмотря на взаимную неприязнь. К различным причинам плохих взаимоотношений между лейтенантами теперь прибавились еще неудачи минувшего плавания. Павлов оправдывал себя тем, что хотя он и проплыл дальше Муравьева и следовало бы продолжать плавание, но он не смел ослушаться Муравьева, как старшего, и должен был вернуться. Муравьев же был раздражен на Павлова за то, что тот не согласился с ним вернуться в Архангельск.

По возвращении в Пустозерск Муравьев узнал, что донос его на князя Долгорукова задержан в Пустозерской канцелярии караульным офицером Кочкаревым.

Очевидно, опасаясь Муравьева, Долгоруков стал бывать в его компании, чего не делал в прошлую зиму. Однако эти встречи не обходились без ссор. Муравьев укорял князя за гордость и нежелание бывать на «царских молебнах». Кочкарев, слыша эти речи и опасаясь за себя, поспешил теперь послать муравьевский донос в Петербург.

В декабре, после одной очередной попойки, Муравьев избил рудознатца Одинцова, за что последний заявил на него «государево слово и дело», т. е. объявил, что знает о каком-то государственном преступлении Муравьева, имея в виду проступки его по экспедиции. По тогдашним законам всякий, объявивший «государево слово и дело», заключался под стражу вместе с оговоренным им лицом и всеми свидетелями.

Таким оборотом дела Павлов был очень доволен, так как теперь имел возможность крепко насолить Муравьеву. Он арестовал Одинцова и назван-

ных им свидетелей и под караулом отправил их в Петербург, куда они прибыли в феврале 1736 г.

Вскоре в Сенат поступило два доноса: один из Пустозерска от Верховцева на насилия над пустозерцами со стороны Муравьева, другой — письма Муравьева к Бредалю о слабом надзоре за ссыльным князем Долгоруковым. Так как письма касались важного государственного преступника, то Бредаль и направил их в Сенат.

Следствие по этим доносам поручено было Адмиралтейств-коллегии с тем, чтобы она произвела его в Пустозерске. Поэтому Одинцов и все свидетели были отправлены туда. Вести следствие Адмиралтейств-коллегия поручила капитану Черевину, прикомандировав к нему лейтенанта С. Г. Малыгина.

Черевин и Малыгин приехали в Пустозерск 18 мая 1736 г. Комиссия сначала разбирала дело о неуспешном плавании экспедиции. Затем вопрос коснулся и поведения Муравьева в Пустозерске.

Взяли под стражу и Павлова, так как он оказался виновным в злоупотреблениях с судовым продовольствием и имуществом.

Арестованные лейтенанты и все свидетели из Пустозерска были отправлены в Петербург. Но не успели они сделать и половины дороги, как их опять вернули в Пустозерск для нового следствия, на этот раз по доносу Муравьева на князя Долгорукова.

Донос Муравьева оказался ложным. Поздно осенью 1736 г. Черевин со всеми арестованными вернулся в Петербург. Следствие в Петербурге тянулось до 1737 г. Лейтенанты Муравьев и Павлов были отданы под суд и, по определению Адмиралтейств-коллегии от 28 февраля 1737 г., были разжалованы в матросы «за многие непорядочные, леностные и глупые поступки».

Капитан Черевин, уезжая в Пустозерск, имел предписание, «отрешта» там от должностей Муравьева и Павлова, поручить командование экспедицией лейтенанту С. Г. Малыгину.

* * *

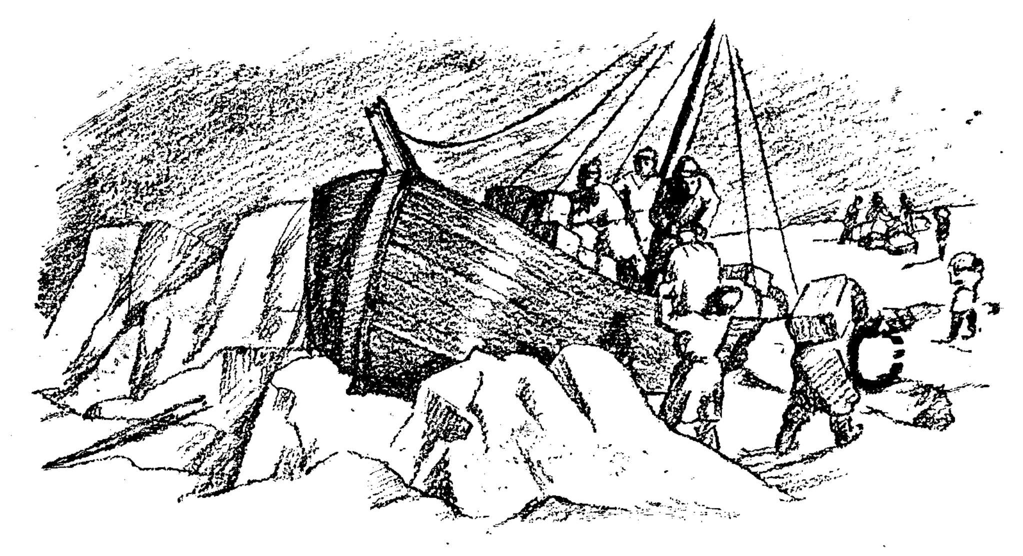
Малыгин, приняв начальство над экспедицией, начал энергично готовиться к плаванию. Два бота, которые строились для экспедиции в Архангельске, должны были итти на смену кочам прямо в Югорский Шар, а переход до него из Печоры Малыгин должен был сделать на одном из кочей. Для этого он выбрал коч «Экспедицион», хотя это было уже неважное судно, имевшее течь по 10 см в час. Коч «Обь» был еще хуже.

7 июня 1736 г. Малыгин оставил место зимовки и на другой день был уже в устье реки. Встретив здесь лед, он стал на якорь у мыса Болванского. Но утром 9 июня сильным южным ветром неожиданно нанесло много льда из реки, из проток и рукавов, вскрывшихся позже главного русла. Чтобы уклониться от встречи с этим льдом, нужно было быстро действовать. Поэтому Малыгин, обрубив якорный канат и подняв паруса, двинулся вперед, но, к несчастью, вскоре стал на мель. Лед подошел вплотную и потащил судно за собой через банки, а потом прижал его ко льду, стоявшему на мели. Здесь судно получило основательное повреждение: у него выломало большую часть форштевня и оторвало руль. Спасти судно оказалось невозможно, пришлось заботиться о спасении людей и груза.

Черевин, извещенный об аварии, прислал на помощь Малыгину солдат из острога и матросов с коча «Обь». С «Экспедициона» сняли почти весь груз, а судно бросили. Из людей никто не погиб.

Исправив коч «Обь», Малыгин 28 июня снова был у мыса Болванского.

В продолжение двух недель Малыгин пытался двинуться дальше, ежедневно снимаясь с якоря, но каждый раз лед принуждал его снова и снова искать защиты где-нибудь под берегом острова Варандея. Лед появлялся иногда столь внезапно, что ради спасения судна не раз приходилось рубить якорный канат и после отыскивать брошенный якорь.



...спасти судно оказалось невозможно, пришлось заботиться о спасении людей и груза...

Рис. художн. Е. Протопопова

Вообще навигация 1736 г. выдалась крайне неблагоприятная. Лед держался в Печорском заливе до конца июля. Непрестанно дули северные ветры: паруса и такелаж покрывались ледяной коркой, и управлять судном было очень тяжело. Вдобавок к этому судно имело течь, доходившую до 23 см в час.

18 августа, когда коч находился у острова Долгого, к нему, наконец, присоединились долгожданные боты из Архангельска: «Первый» и «Второй». Ботом «Первый» командовал лейтенант Скуратов, «Вторым» — лейтенант Сухотин.

Дождавшись изменения ледовой обстановки и попутного ветра, все три судна снялись с якоря и пришли в Югорский Шар. Здесь произошла смена командиров: лейтенант Малыгин перешел на бот «Первый». Бот «Второй» он поручил лейтенанту Скуратову, а Сухотину, который перешел на коч «Обь», приказал вернуться в Архангельск.

Экспедиция простояла в Югорском Шаре до начала сентября. Но и выйдя в море, она не могла продвигаться дальше из-за сплошной массы льда. Суда укрылись за островом Местным.

16 сентября юго-западным ветром лед отжало от берега, и Малыгин, пользуясь полосой чистой воды между берегом материка и кромкой льда, вышел в море, направившись на восток. 21-го суда достигли устья реки Кары. Пора уже было заботиться о зимовке. На совете решили пойти для этого в реку Моржовку, но, встретив непроходимые льды, 29 сентября вернулись обратно в Кару. Поднявшись по реке приблизительно на 60 км, Малыгин выбрал для зимовки устье речки Трехозерной.

Наблюдение за судами Малыгин поручил подштурману Великопольскому с 11 матросами. Построили для них избу, а на отопление заготовили растущий здесь кустарник. Во всех этих работах деятельно помогали экспедиции кочевавшие поблизости ненцы. Обеспечив зимовщиков продовольствием, свежей рыбой и ездовыми оленями, Малыгин и Скуратов с остальной группой в декабре выехали на оленях в Обдорск.

Зимовка подштурмана Великопольского прошла благополучно, что нужно поставить в заслугу Малыгину, проявившему много забот и предусмотрительности в организации зимовки и в снабжении ее продовольствием.

Лейтенант Степан Гаврилович Малыгин, в противоположность своему предшественнику лейтенанту Муравьеву, был отличным организатором, а

также превосходил его и как ученый моряк.

* * *

Службу во флоте Малыгин начал в 1717 г. (год рождения его неизвестен). В 1731 г. он представил в Академию Наук свою книгу: «Сокращенная навигация по карте де Редюкцион». Одобренная Академией, она явилась первым руководством по судовождению на русском языке; изложена она была толково, а текст иллюстрирован рисунками и чертежами.

Состоя преподавателем математики в штурманской роте (1731—1734 гг.), а потом ее начальником (1745—1750 г.), Малыгин ввел ряд улучшений в преподавание, обратив большое внимание на практическое обучение учеников штурманскому делу, так как, обучаясь этому только теоретически, они оказывались на практике мало способными к делу.

Будучи начальником штурманской роты, Малыгин не раз командовал судами. Так, в шведскую войну (1741—1743 гг.) он командовал 54-пушечным кораблем «Архангельск», в 1746 г. 60-пушечным кораблем «Северный Орел», а в 1749 г. привел из Архангельска в Кронштадт эскадру только что построенных там кораблей.

В 1750 г. Малыгин занял должность цейхвахтера Кронштадтского порта. Когда же в 1751 г., чувствуя себя больным и слабым, он попросил назначить его на свободную должность капитана над Рижским портом, Адмиралтейств-коллегия оказала ему только ту «милость», что до решения дела об отставке позволила жить в деревне. Так как средств Малыгин не имел, то отказался от такой «милости». На вторичное прошение коллегия строжайше приказала Малыгину ехать в деревню. Только через два года назначили его капитаном Рижского порта, а в 1762 г. начальником Казанской Адмиралтейской конторы. Скончался Малыгин 12 августа 1764 г.

* * *

В середине мая 1737 г. Малыгин вернулся из Обдорска к своим ботам. В половине июня вскрылась река Кара, но море оставалось еще покрытым льдом. 12 июля боты оставили место зимовки, направившись сперва в Байдарацкую губу, а затем пошли дальше. По дороге все время встречался лед, но в общем плавание шло довольно успешно.

3 августа суда увидели берег острова Белого и на другой же день вошли в пролив, отделяющий этот остров от Ямала. Встречные ветры задержали экспедицию в проливе на 25 дней. Часть этого времени Малыгин употребил на постройку «маяка», т. е. навигационного знака на берегу Ямала. Этот «маяк» представлял собой большой насыпной земляной холм. С тех пор этот мыс стал называться ненцами Юмба-сале, что значит земляная куча.

В 1908 г. профессор Б. М. Житков, путешествуя по Ямалу, нашел этот «маяк» сильно размытым дождями на самом обрыве берега. Теперь этот берег еще больше осыпался, и от безмолвного свидетеля тяжелых трудов Обской экспедиции, пожалуй, не осталось и следа.

Только 29 августа удалось судам Малыгина выбраться из пролива и войти в Обскую губу. Пользуясь благоприятными ветрами, Малыгин быстро подвигался вперед и, наконец, 22 сентября 1737 г., вошел в устье реки Оби, достигнув, таким образом, конечной цели экспедиции.

13 октября оба судна встали на зимовку в реке Сосьве, притоке Оби, и команда выехала в Березов. Отсюда Малыгин с журналами и картами экспедиции отправился в Петербург, а Скуратов с ботами должен был проделать обратный путь в Архангельск.

Перейдя сам на бот «Первый» и назначив командиром бота «Второй» подштурмана Головина, Скуратов оставил Сосьву 11 июля 1738 г. В эту навигацию льды постоянно преграждали путь ботам, и только в начале сентября они с трудом добрались до реки Кары и здесь зазимовали.

Оставив с судами подштурмана Великопольского с частью команды,

Скуратов с остальными уехал на оленях в Обдорск. Эта зимовка также прошла благополучно.

Навигация 1739 г. была столь же трудной, как и предыдущая. Лишь 9 августа попал Скуратов в Югорский Шар. Запасшись здесь пресной водой, он вышел в Баренцово море и 22 августа прибыл на Соломбальский рейд.

Результатом работ экспедиции явилась карта, на которую были положены берега от устья Печоры до Надымы, устье Тазовской губы, южный и часть западного берега острова Белого, остров Вайгач, часть юго-западного берега Новой Земли и нижнее течение реки Оби. Берега, не осмотренные экспедицией, были нанесены со старых карт с исправлениями и дополнениями со слов промышленников.

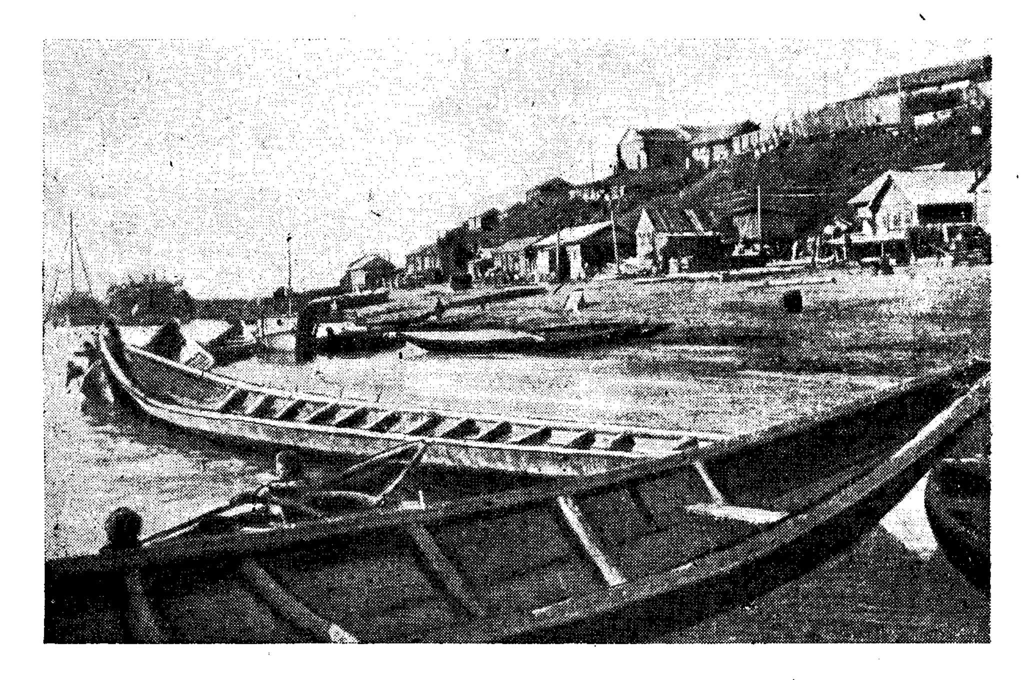
Одновременно с Обской экспедицией работал геодезист Селифонтов, который, двигаясь на оленях от устья Оби, весной и летом 1736 г., описал восточный и северный берег Ямала, а также часть южного и западного берегов острова Белого.

Описанные работы Обской экспедиции на востоке смыкались с описью лейтенанта Овцына, который заснял берег от устья Оби до Енисея.

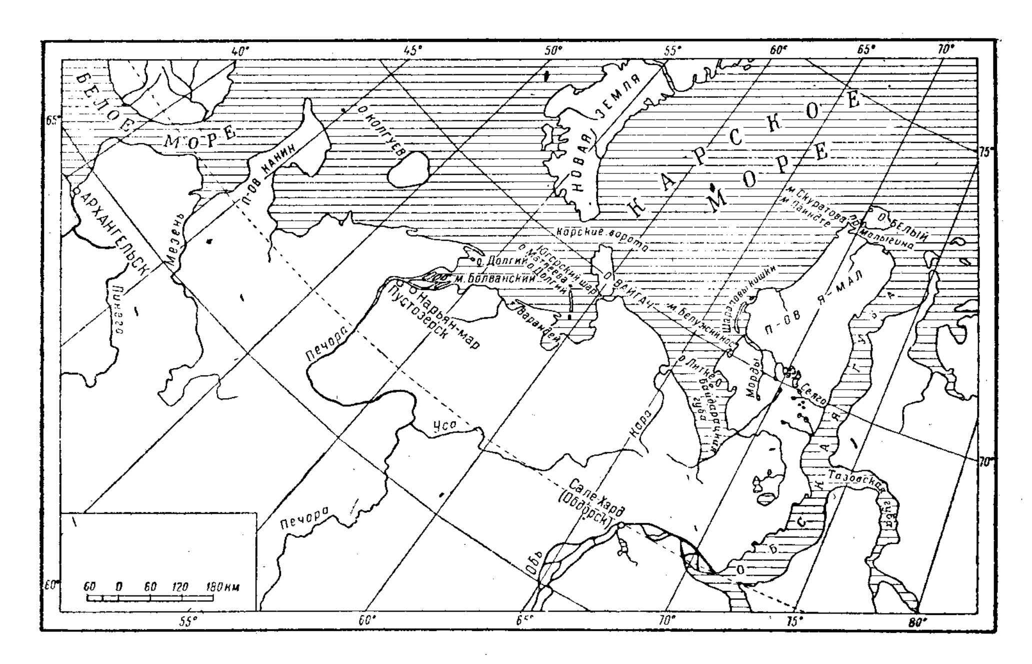
За исключением немногих мест, опись однако была поверхностной, основанной на малом числе астрономических пунктов, у которых определялась только широта. Кое-где были проведены наблюдения над приливами и течениями и определено склонение компаса.

На карте были пропуски и довольно большие неточности как в очертаниях берегов, так и в положении их. Например, западный берег Ямала был показан на карте без всякого выступа к западу в районе Шараповых кошек и южнее их. Остров Литке совсем отсутствует. Самый кут Байдарацкой губы показан коротким и очень широким и т. д. Ошибки в широтах некоторых пунктов достигали 40′, а в долготе до 1°20′.

Эти неточности произошли не только вследствие плохих наблюдений,— во многом они зависели от примитивных приборов, которыми пользовались моряки, и от несовершенных способов наблюдений. Но других, более точных



Г. Обдорск (Сале-Хард) — Здесь зимовала часть экспедиции Малыгина.



Карское море.

мореходных инструментов тогда не существовало.

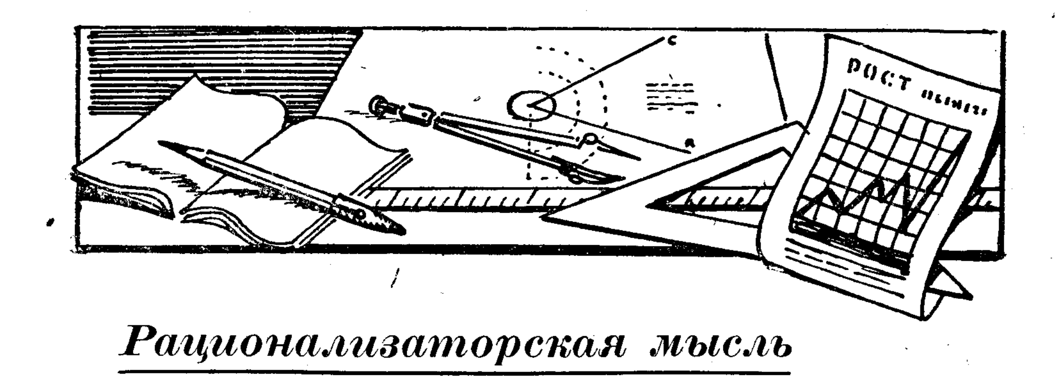
Штурманское имущество экспедиции составляли: градштоки (приборы для измерения высот светил), компасы, склянки (песочные часы), зрительные трубки, ручные лаги, лоты, «чертежи морского хождения», т. е. морские карты, «Таблицы склонения солнца, сочиненные по амстердамскому меридиану от лета господня 1720 по 1741 г.» и т. п. Этими же инструментами и пособиями пользовались и при описных работах с судов.

Но, несмотря на все промахи, карта этого района, составленная Малыгиным, была первой картой, давшей сравнительно верное представление об этой части Ледовитого океана..

Ни Малыгин, ни его товарищи по экспедиции не получили по окончании работ никаких наград. Больше того, имя Малыгина оставалось в полном забвении до семидесятых годов XIX столетия. Только А. Норденшельд, отдавая должное Малыгину, как незаурядному полярному исследователю, первый увековечил его имя, назвав пролив, отделяющий остров Белый от полуострова Ямала, проливом Малыгина. Юго-восточный мыс острова Белого тоже назван именем Малыгина. Теперь имя Малыгина носит один из лучших ледокольных пароходов Главсевморпути.

Из спутников Малыгина увековечено имя только одного Скуратова. Его именем назван северо-западный мыс Ямала, а в начале текущего столетия одно из гидрографических судов на Севере и один ледокол носили также его имя.

Высокая оценка трудов Малыгина сделана лишь в наше, советское, время. Малыгин справедливо ставится одним из первых в ряду таких доблестных русских исследователей Арктики, как братья Лаптевы, Челюскин, Прончищев, Овцын, Минин, Стерлегов, Пахтусов, Литке, Врангель, Анжу, Циволька и другие, благодаря самоотверженным трудам которых все северное побережье России и некоторых островов впервые было обследовано и занесено на карты.

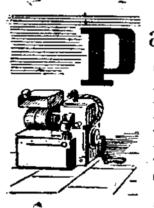


Рационализаторская мысль

И. ПЫЛКОВ

Ст. конструктор Арктического Научно-исследовательского института

ПОРТАТИВНАЯ РАДИОСТАНЦИЯ



Радиоустановки, применяемые сейчас в экспедициях, крайне неудобны в обращении и при транспортировке. Вес их очень большой. Энергетическая база для радиосвязи арктических экспедиций обычно состоит из мотора «Л-3» в 3 л. с. с динамомашиной постоянного тока, дающей возможность производить подзарядки-буферной аккумуляторной батареи.

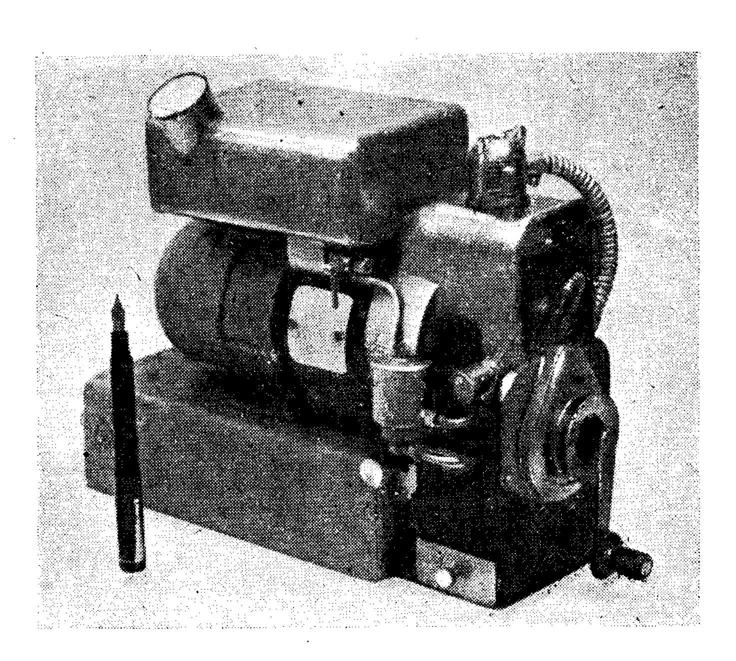
Батарея аккумуляторов в зависимости от емкости отдельных элементов весит обычно от 50 до 100 кг. Эксплоатация мотора «Л-3» в арктических условиях сопряжена с большими неудобствами, так как мотор требует твердого фундамента, а вес этой установки составляет около 150 кг. Никакая санная экспедиция, конечно, не может взять с собой подобную установку. Моторов меньшей мощности у нас имеется очень мало, да и то преимущественно импортных.

Кроме того, мотор «Л-3» имеет водяное охлаждение, что делает его особенно непригодным для эксплоатации в Арктике, так как это требует большого запаса горючего. Установка, бывшая в экспедиции Папанина на дрейфующей станции, также не оправдала себя. Участники экспедиции из-за плохой работы их моторного агрегата затрачивали много труда, чтобы поддерживать радиосвязь.

Создать портативную станцию пытались неоднократно, но каждый раз для питания приемника и передатчика энергией применяли сухие батареи или тяжелые моторы, которые очень неудобны из-за своей тяжести.

Портативная радиостанция Арктического научно-исследовательского института конструкции Пылкова и Корсакова сконструирована совершенно иначе. Для получения первичной энергии для питания приемника и передатчика сконструирован специальный быстроходный малолитражный моторчик, который приводит в движение легкую динамомашину постоянного тока с двойным выходом: 200 вольт и 6 вольт. На опытном агрегате станции использован легкий умформер, который потребовал соответствующего переключения в своих обмотках. Умформер таким образом превращен в динамо.

Моторчик агрегата питания очень миниатюрный, всего 6 см^3 и развивает 0,2 л. с. при 4 000 оборотах. Нормальная работа станции идет на 5 100 оборотах, при которых мы полу-



Силовой агрегат для портативной радиостанции «Лилипут»

чаем 160 вольт для анода и 6 вольт для накала, около 20 ватт. Вес агрегата питания в упаковке с выводами проводов и запасом горючего на 8 час. — 10 кг. Вес приемной и передаточной аппаратуры в упаковке с антенной — 8 кг. Миниатюрный приемник и передатчик портативной станции компактно смонтирован из стандартных деталей, что дало возможность производить полную заменяемость деталей при ремонтах.

Приемник весьма удобен и прост в обращении и не требует квалифицированного персонала. Конструкция приемника и передатчика дает возможность вести телефонно-телеграфную связь. Приемник и передатчик смонтированы в один блок, помещенный в соответствующий, максимально защищенный от влаги футляр и резиновый чехол, предохраняющий его при транспортировке и сырости. Таким образом вся установка размещается в двух отдельных футлярах, что дает возможность перебрасывать их на значительное расстояние даже при пеших переходах.

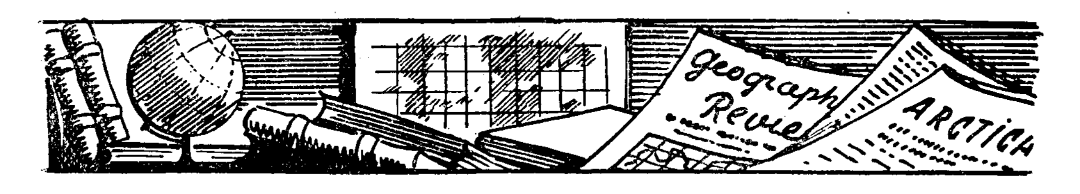
При испытании моторной питающей установки, проведенном в Арктическом институте, она в течение 10 час. работала вполне удовлетворительно. Мотор работал все время на 5 100 оборотах, развивая потребную мощность для правильного питания приемника. Проведенное испытание показало полную пригодность для работы такой установки.

Эти моторные агрегаты можно широко применять не только для радиотехники, но также и для сейсмики, геофизики и вообще везде, где нужна электроэнергия в небольших количествах.

Портативная радиостанция — «Лилипут» (реализует ее Бюро изобретений Главсевморпути) по весу приблизительно в 10 раз легче существующих установок, для нее не нужно фундамента и специального помещения; она удобна в обращении и не требует специального персонала. Запас горючего на год для нее незначителен, хотя она дает большую мощность для связи. Такие моторы могут быть использованы и для освещения палаток, но в этом случае приходится устанавливать его с другой, низковольтной динамомашиной.

При выходе из строя даже самого мотора его легко и быстро можно заменить запасным моторчиком.

Применение таких станций даст возможность всем экспедициям, даже санным, поддерживать постоянную связь во время производства работ как на суше, так и на море и в воздухе.



По страницам иностранной печати

«ПОЛАР РЕКОРД» О СОВЕТСКИХ ПОЛЯРНЫХ ЭКСПЕДИЦИЯХ



В июльской книжке английского журнала «Полар рекорд» (выходит два-три раза в год) дан краткий обзор советских полярных экспедиций за 1939 год. Особое внимание журнал уделяет экспедиции «Седова», которую считает весьма важной с точки зрения научного исследования. Напоминая, что «Седов» вошел в дрейф вследствие аварии, журнал пишет: «то, что вначале казалось бедой, обернулось в свою противоположность благодаря замечательной энергии СССР и создало благоприятную обстановку для интенсивных изысканий в области многочисленных проблем Арктического океана». Журнал сообщает также подробности о дрейфе «Седова» и его научных работах.

Далее автор обзора перечисляет ряд других мероприятий Главсевморпути на протяжении первого полугодия 1939 года, в частности создание многочисленных новых морских и воздушных баз в Арктике и т. д. Журнал особо отмечает серию выдающихся полетов Водопьянова в районе Карского моря.

В заключение журнал говорит о том большом значении, которое имеет переселенческое дело в СССР с точки зрения экономического развития советской Арктики и северных областей Сибири. Журнал сообщает о многочисленных мероприятиях советской власти по организации переселенческого дела и, особенно, о больших льготах, предоставляемых советским правительством переселенцам.

ТРИ АНТАРКТИЧЕСКИХ ЭКСПЕДИЦИИ

В 1939 году закончили свою работу в Антарктике три экспедиции — экспедиция Элсуорта, пятая экспедиция английского изыскательного судна «Дисковери II» и германская антарктическая экспедиция под руководством капитана Ритшера. Английский журнал «Полар рекорд» (июль 1939 г.) сообщает ряд подробностей о работе этих экспедиций.

Экспедиция Линкольна Элсуорта на судне «Уайат Ирп», отправившаяся из Кэптауна, продолжалась 65 дней; в течение 45 дней кораблю приходилось преодолевать чрезвычайно тяжелые паковые льды. Вследствие этого Элсуорту не удалось осуществить намеченную им программу длительных полетов в Антарктике. Помешал также ряд аварий судна, в том числе серьезное повреждение носовой части судна. «Уайат Ирп» бросил якорь близ группы островов гранитного происхождения, обрамляющих побережье Земли принцессы Елизаветы (69° южной широты и 79° восточной долготы). На островах обнаружены следы железа, меди и никеля.

С этих островов Элсуорт стартовал несколько раз в короткие полеты над зонами Антарктики в небольшом двухместном гидроплане «Аэроника». Один полет, длившийся три часа, Элсуорт совершил на «Нортропе», дойдя до 72° южной широты. В этом пункте машина шла на высоте 12 000 фут. В радиусе 100 миль от этой точки летчиками не было замечено никаких гор: все пространство было покрыто льдом, испещренным расщелинами, особенно вблизи береговой полосы. Во время полета Элсуорт сбросил медную трубку, в которую была впаяна декларация, объявляющая эту территорию собственностью США. Впрочем, правительство Австралии оспаривает эти претензии американцев, поскольку данная территория, по утверждению австралийского правительства, была достаточно тщательно обследована Дугласом Моусоном в 1928 году. Что касается американского правительства, то оно официально еще не поддержало декларации Элсуорта.

По прибытии в Австралию «Уайат Ирп» вместе со всем оборудованием был приобретен австралийским правительством за 4 400 фунтов стерлингов. Правительство Австралии решило использовать судно для антарктической

экспедиции. Однако ни срок, ни состав намеченной экспедиции еще неизвестны.

* * *

В мае 1939 года закончилась пятая регулярная экспедиция английского изыскательного судна «Дисковери II». За десять месяцев, начиная с июля 1938 года, судно, по заранее намеченному плану, совершило семь рейсов от Кэптауна на юго-запад, к гринвичскому меридиану до 40° южной широты, а затем в южном направлении до кромки пакового льда, доходя при этом до 20° восточной долготы, после чего судно возвращалось в Кэптаун. Маршрут каждого рейса почти точно совпадал с предыдущим, с той однако существенной разницей, что по мере отступления льда в летние месяцы, судно доходило до более высоких широт. В феврале море было свободно от льда и корабль дошел до ледяного барьера, обнаружив свободную от льда землю в разных пунктах между 0° и 4½° восточной долготы.

Во время этих рейсов судно производило обычные океанографические наблюдения. На обратном пути в Лондон, куда судно прибыло 9 мая 1939 года, были произведены биологические и гидрологические работы вдоль Западного африканского побережья Африки и в Гвинейском заливе.

* * *

В декабре 1938 года в Антарктику отправилась полуофициальная германская экспедиция капитана Ритшера. Судно экспедиции «Швабенлянд» было снабжено катапультным устройством и имело на своем борту две 10-тонных летающих лодки «Дорнье Валь» с их экипажами и группу научных работников: двух метеорологов, океанографа, биолога, геофизика, географа и двух фотографов. Экспедиция обследовала территорию, расположенную вблизи гринвичского меридиана, между Землей королевы Мод и Землей принцессы Астрид. Экспедиция произвела многочисленные аэрофотосъемки, которые лягут в основу новой карты обширной территории в 135 тыс. кв. миль. Во время полетов было сброшено много германских флагов, так как Германия претендует на территорию, обследованную экспедицией «Швабенлянда». С другой стороны, на ту же территорию предъявляет претензию Норвегия, которая ссылается на предшествовавшие изыскания норвежских исследователей.

14 января 1939 года в Осло опубликован королевский декрет, в силу которого «материковый берег Антарктики от границ владений Фальклендских островов на западе (граница Земли Коатса) до границ австралийских владений в Антарктике на востоке (45° восточной долготы), вместе с прилегающей к этому берегу землей и омывающим его морем должны перейти под суверенитет норвежского королевства».

ХРОНИКА

Летом 1939 года норвежский полярный исследователь, профессор Ганс Альман с двумя помощниками отправился на судне «Полярбьерн» на остров Клейверинг (к северо-востоку от Гренландии) со специальной целью изучения режима его ледников, известных своей необычайной плотностью.

* * *

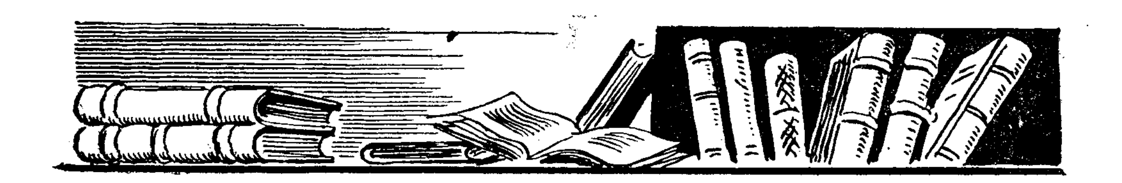
В район Туле и на Землю Элзмира (Гренландия) направилась датская экспедиция под руководством Ван Гауэна, в составе пяти человек. Экспедиция посетит также землю Ингфилд, где будут производиться биологические изыскания. Экспедицию будет обслуживать группа эскимосов, подготовляющих для нее жилища и запасы пищи. Экспедиция займется, в числе других работ, собиранием геологической и зоологической коллекций, а также изучением путей миграции оленей на Земле Элзмира. Фотограф и кинооператор Расмуссен, сын известного датского полярного исследователя, снимет полнометражный фильм о деятельности экспедиции и о жизни эскимосов. Экспедиция вернется осенью 1940 года.

* * *

На май 1940 года в Бергене намечено открытие Международной полярной выставки, во время которой состоится международная полярная конференция.

9 * *

Американец Бартлет отправился в июне текущего года в свой ежегодный арктический рейс на судне «Эффи Морисей». Маршрут судна охватывает Ньюфаундленд, Лабрадор, Исландию, Шпицберген и Восточную Гренландию. Одна из главных задач экспедиции — составление новых коллекций для Музея Естественной истории в Нью-Ингленд, для нью-йоркского зоологического парка и смитсониенского института.



Библиография

СОВЕТСКАЯ АРКТИКА В ПЕРИОДИЧЕСКОЙ ПЕЧАТИ

(Журнальные и газетные статьи)

ОСВОЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Белахов Л. Арктическая навигация 1939 года («Правда», 10 июля 1937 г.).

Значение Северного морского пути для освоения природных богатств и пространств Крайнего Севера. Условия плавания по северным морям. Основные этапы в истории освоения Советской Арктики. Перестройка работы Главсевморпути. Задачи и особенности навигации 1939 г. Организация проводки судов и ледокольный флот Главсевморпути. Действия полярной авиации. Работа полярных станций. Судоремонтная база. Кадры полярников. Партийная работа на кораблях, авиабазах и полярных станциях. Оборонное значение Северного морского пути.

Образцово подготовиться к арктической навигации («Водный транспорт» 24 мая 1939 г.).

Северный морской путь становится нормально действующей магистралью («Красный флот» 8 июня 1939 г.).

Будашевский Г. Успешно провести арктическую навигацию («Полярная правда», 24 апреля 1939 г.).

Отчет о собрании партийно-хозяйственного актива Мурманского арктического пароходства.

Выполнить в срок план арктической навигации. («Полярная правда» 20 июня 1939 г.).

ИСТОРИЯ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ РУССКИМИ

Райхенберг М. Русские в Антарктике. («Наша страна», 1939 г. № 6, 30—35).

Плавание русских военных моряков Беллингсгаузена и Лазарева в Антарктику в 1819—1821 гг.

Попов-Штарк В. А. Забытые путешествия. На поиски таинственной земли («На суше и на море» 1939 г., № 8, 26).

Экспедиции доктора А. Бунге и геолога Э. Толля на поиски загадочной земли Санникова в восточной Арктике. Гибель Толля и его спутников во время второй экспедиции.

ДРЕЙФ ЛЕДОКОЛА «Г. СЕДОВ»

Буйницкий В. Жизнь на «Седове» («Известия» 18 апреля 1939 г.).

В радиограмме с борта ледокола «Седов», автор, научный работник, рассказывает о буднях седовцев, своих научных наблюдениях.

Мужество, бесстрашие, отвага. («Комсомольская правда», 23 апреля 1939 г.).

Газета «Комсомольская правда» посвятила специальную страницу славному коллективу седовцев. Были помещены переданные по радио записки капитана корабля К. С. Бадигина «545 дней во льдах», радиограмма парторга ледокола «Седов» Д. Трофимова «Комсомольцы Седова», статья зам. нач. Главсевморпути Героя Советского Союза П. П. Ширшова «Герои» и другие заметки.

Полтора года в высоких широтах. («Водный транспорт», 22 апреля 1939 г.).

Ряд статей и заметок под общей шапкой «Полтора года в высоких широтах», посвященных ледоколу «Седов» и его героическому экипажу».

Лаппо С. Полтора года дрейфа во льдах («Московский большевик», 23 апреля 1939 г.).

В связи с исполнившимся полуторалетием дрейфа ледокола «Седов»,

автор, ученый секретарь Бюро ледовых прогнозов Главсевморпути, анализирует пройденный «Седовым» путь и характеризует условия, в которых протекает исторический дрейф.

Трофимов Д. За 86-й параллелью («Правда» 1 мая 1939 г.).

Автор, парторг ледокола «Седов», рассказывает о том, как протекает жизнь на борту героического ледокола.

Бадигин К. С. Дрейф ледокола «Седов». («Правда» 7 мая 1939 г.).

Обстоятельная статья капитана ледокола «Седов» К. С. Бадигина, в которой он подводит практические и научные итоги дрейфа корабля во льдах Полярного бассейна за полтора года и намечает дальнейшие перспективы дрейфа и планы научной работы седовцев.

Бадигин К. С. Научные работы за 85 параллелью («Красный флот» 8 июня 1939 г.).

Характер и содержание проводимых седовцами научных наблюдений.

Бадигин К. С. Полярное лето на дрейфующем корабле («Московский большевик» 14 июля 1939 г.).

Изменения ледовой обстановки в связи с наступлением полярного лета. Быт зимовщиков.

ПЯТИЛЕТИЕ ЧЕЛЮСКИНСКОЙ ЭПОПЕИ

Водопьянов М. В. Величественная эпопея («Московский большевик» 12 апреля 1939 г.).

Водопьянов М. В. Незабываемые дни («Социалистическое земледелие», 16 апреля 1939 г.).

13 апреля 1934 г. со льдины, на которой был расположен лагерь Шмидта, были сняты последние челюскинцы. М. В. Водопьянов, совершивший ряд отважных полетов для эвакуации челюскинцев со льдины и награжденный за доблесть и отвагу, проявленные им во время спасательных операций, званием Героя Советского Союза, делится своими воспоминаниями о незабываемых днях дрейфа челюскинцев в Чукотском море, о счастливом возвращении их на родную советскую землю.

Молоков В. С. Мои полеты на льдину («На страже» 12 апреля 1939 г.).

Герой Советского Союза В. С. Молоков принимал активнейшее участие в перевозке челюскинцев из лагеря Шмидта на твердую землю. Он побил своеобразный рекорд, перевезя на своем самолете «П-5» тридцать девять человек. В своих воспоминаниях, посвященных пятилетнему юбилею со дня спасения челюскинцев, прославленный летчик рассказывает о своих полетах.

Ширшов П. П. Традиции отваги и героизма («Комсомольская правда» 12 апреля 1939 г.).

Автор статьи, Герой Советского Союза П. П. Ширшов, участник исторического похода на «Челюскине», говорит о присущих советским людям традициях отваги и геройзма, ярко проявившихся во время пребывания челюскинцев на льдине.

Кренкель Э. Т. Пятилетие челюскинской эпопеи («Гудок» 14 апреля 1939 г.).

Э. Т. Кренкель, бессменный радист парохода «Челюскин» и лагеря Шмидта, был в последней тройке челюскинцев, снятых 13 апреля 1934 г. самолетом со льдины. Его живой рассказ восстанавливает в нашей памяти историю гибели «Челюскина», организации лагеря челюскинцев на пловучем льду и спасения экспедиции героическими сталинскими соколами.

30-ЛЕТИЕ ОТКРЫТИЯ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

Папанин И. Д. 30-летие открытия Северного полюса («Правда» 6 апреля 1939 г.).

История завоевания полюса до Пири. 6 апреля 1909 г. Пири вступил на лед Северного полюса. Ограниченные научные результаты похода Пири. Попытки достижения Северного полюса после Пири. Экспедиция Георгия Седова. «Задача освоения и изучения Северного полюса оказалась по плечу только большевикам» — пишет Герой Советского Союза И. Д. Папанин, начальник дрейфующей станции «Северный полюс», подводя итоги той громадной работе по освоению Арктики, которую большевики проводят под руководством партии и правительства.

Федоров Е. К. 30 лет со дня достижения Северного полюса («Ленинградская правда», 6 апреля 1939 г.).

Автор, Герой Советского Союза Е. К. Федоров, один из четырех участников зимовки на Северном полюсе, ныне директор Всесоюзного Арктического института, характеризует научное и практическое значение похода Пири на полюс.

Борисов Н. Роберт Пири. К 30-летию со дня открытия Северного полюса («Гудок», 6 апреля 1939 г.).

Биография Роберта Пири, замечательного американского полярного исследователя-одиночки.

Бочин и Нордега И. Завоевание полюса. К 30-летию со дня открытия Северного полюса («Московский большевик», 6 апреля 1939 г.).

История завоевания Северного полюса до и после Пири. Экспедиция Пири на полюс. Завоевание Арктики советскими людьми.

ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ

Зубов Н. Н. Ледовая авиаразведка («Известия» 8 июня 1939 г.).

Автор, принимавший участие в преднавигационной разведке льдов в Карском море на самолете Героя Советского Союза Водопьянова, рассказывает о том, как протекал полет и каковы были его практические и научные результаты для целей ледового прогноза.

Мазурук И. П. Москва — Чукотка — Москва («Правда севера» 8 мая 1939 г. Архангельск).

Мазурук И. П. Москва — Чукотка — Москва («Известия» 16 мая 1939 г.).

Автор статьи начальник полярной авиации Герой Советского Союза И. П. Мазурук рассказывает о круговом трансарктическом воздушном рейсе, совершенном им весной 1939 г. с целью установления регулярных маршрутных полетов по трассе Северного морского пути.

ЛЮДИ АРКТИКИ

Кренкель Э. Т. Люди нашего Севера («Известия» 9 июля 1939 г.).

Кадры советских полярных станций. Рядовые работники, пройдя стаж в Арктике, вырастают в руководителей-командиров. Рост и выдвижение в Арктике кадров из коренного населения.

ЭКОНОМИКА СОВЕТСКОГО СЕВЕРА

Сковорода К. Развитие районов Европейского Севера. («Плановое хозяйство» 1939 г., № 6, 156—1622).

Тяжелое экономическое и культурное положение районов Европейского Севера в условиях царизма и перспективы развития этих районов при советской власти. Мечты Ломоносова об использовании огромных богатств районов Севера осуществляются только в наши дни.

АРКТИКА В ЛИТЕРАТУРЕ, ТЕАТРЕ, КИНО

Маршак С. Будущим героям («Правда» 22 мая 1939 г.).

Мартынов В. Четверо смелых («Известия» 21 мая 1939 г.).

Эйдельман Я. Книга героя («Литературная газета» 5 июля 1939 г.).

Финогенов А. «На полюс» («Комсомольская правда» 8 июня 1939 г.).

Отзывы и статьи, посвященные книге Героя Советского Союза И. Д. Папанина «На полюс», изданной Детиздатом.

Финн К. «Седов». («Правда» 23 апреля 1939 г.).

Александров А. Пьеса о мужестве и воле («Московский большевик» 26 апреля 1939 г.).

Бруштейн А. На подъеме («Известия» 17 мая 1939 г.).

Хелемский Я. Успех театра («Пионерская правда» 10 апреля 1939 г.).

Ивич Л. «Седов» («Красный флот» 12 апреля 1939 г.).

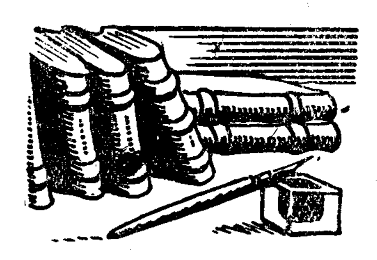
Седова В. В. «Седов» в Госцентюзе («Декада московских зрелищ». 1939 г., № 12, 17).

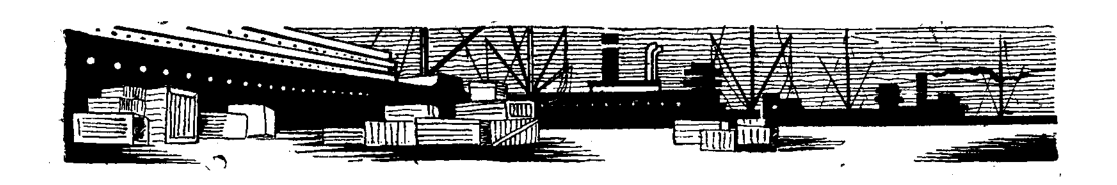
Отзывы и статьи о пьесе Н. А. Подорольского «Седов», поставленной Государственным Центральным Театром юного зрителя.

Водопьянов М. В. На льдине («На страже» 12 мая 1939 г.).

Водопьянов М. В. На льдине («Комсомольская правда» 30 июня 1939 г.).

Отрывки из нового сценария кинофильма.





Хроника

30-летие орденоносного ледореза «Литке»

В этом году исполнилось 30 лет ледорезу «Литке». Построенный в Англии, в городе Барроу, ледорез спущен на воду в августе 1909 года.

До 1914 года корабль под именем почтово-пассажирской яхты «Грей» плавал в канале и заливе Святого Лаврентия (Канада). Купленный царским правительством во время империалистической войны, он был назван «Канадой», приписан к Архангельску и занимался проводкой судов в Белом море.

Во время освобождения Архангельска от интервентов корабль был вооружен и превращен в вспомогательный крейсер. С его помощью были освобождены из ледового плена суда, захваченные интервентами и брошенные ими в Белом море,— «Сибиряков», «Русанов», «Таймыр», «Полярный», «Воровский» (бывшее посыльное судно «Ярославна»).

* * *

После капитального ремонта в Ленинграде в 1923 году ледорез «Литке» (так был назван б. «Канада» в честь известного полярного исследователя Федора Литке) работал в Азовском море. В 1928 году его перевели на Дальний Восток. В тяжелых ледовых условиях в 1929 году моряки «Литке» совершили смелый рейс к острову Врангеля. За этот рейс «Литке» награжден правительством орденом Трудового Красного Знамени.

В 1934 году «Литке» прошел сквозным рейсом из Владивостока на запад по всей трассе Северного морского пути. В 1936 году, за выполнение ответственного задания правительства, 48 моряков «Литке» были награждены орденами Советского Союза.

В 1937 году вредители заморозили «Литке», как и многие другие суда, в районе острова Большевик, рассчитывая на гибель ледореза. Но враги просчитались. Зимовка, несмотря на отсутствие угля и другие трудности, была проведена образцово и ледорез был спасен. В декабре 1938 года, полярной ночью, «Литке» совершил ответственнейший рейс на Шпицберген.

В этом году коллективу «Литке» выпала честь первым открыть арктическую навигацию. Перед выходом в море экипаж обратился ко всему арктическому флоту с призывом отлично провести первую коммерческую навигацию.

8 июля «Литке» вышел из Мурманска и спустя 4 дня вскрыл бухту порта Диксон. Слабый подтаявший лед легко поддавался его ударам. Ожидая подхода на Диксон судов для проводки, «Литке» помог портовым буксирам доставить баржи с норильским углем. 27 июля, в полном соответствии с графиком, «Литке» повел на восток первый караван транспортных судов «Узбекистан», «Казахстан», «Циолковский» и танкер «Юкагир». Благополучно пройдя наиболее ледовитую юго-восточную часть Карского моря, 30 июля в 20 часов караван «Литке» миновал мыс Челюскина и вышел в море Лаптевых. Это пока первый случай столь раннего прохода пролива Вилькицкого.

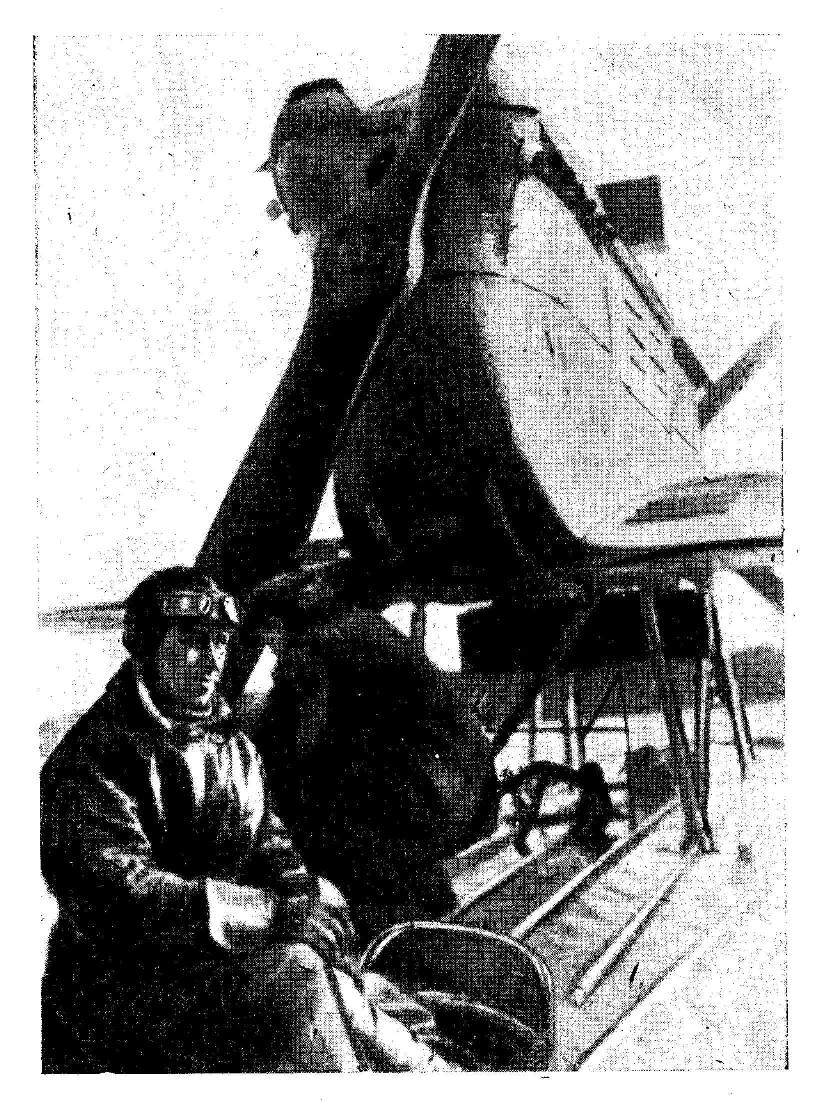
После этой успешной проводки «Литке» в течение всей навигации работал в море Лаптевых и Восточно-Сибирском море, обеспечивая своевременную проводку судов Колымского направления, оказывая им необходимую помощь, в частности, в проливе Дмитрия Лаптева.

Аэросъемка побережья Ледовитого океана

Летом текущего года в районе бухты Тикси работала аэрофотосъемочная комплексная экспедиция.

Несмотря на тяжелые условия работы, экспедиции удалось произвести аэросъемку на площади в несколько десятков тысяч квадратных километров, полностью выполнить производственное задание.

Материалы, собранные в районе бухты Тикси, позволят в 1940 году выпустить точную карту этой части побережья Ледовитого океана.



Герой Советского Союза И. П. Мазурук на гидросамолете «Н-235» в Игарке.

Эту морскую машину т. Мазурук поднял в воздух с болотистой тундры.

Фото А. Полуренко.

СПАСЕНИЕ ГИДРОСАМОЛЕТА «Н-235»

28 июля гидросамолет полярной авиации «Н-235», следуя между Яной и Индигиркой, загорелся в воздухе. Вся окружающая местность была окутана густым туманом. Вблизи не было ни речушки, ни озера, куда можно было бы посадить летающую лодку. Команда не растерялась. Бортмеханики тт. Борукин и Мохов бросились в горящую гондолу и, несмотря на полученные сильные ожоги, перекрыли все краны, предотвратив взрыв баков с горючим. Командир корабля т. Каминский с исключительным мужеством и мастерством посадил морскую машину в тундре, не повредив ни одну деталь самолета.

По получении сообщения о происшествии, переданного с борта севшей на землю машины, на место ее посадки прилетел самолет ледовой разведки летчика Николаева, который сбросил экипажу питание, теплую одежду и медикаменты. Вскоре экипаж «Н-235» прибыл в бухту Тикси.

22 августа начальник Управления Полярной авиации Герой Советского Союза т. Мазурук организовал в Тикси экспедицию по эвакуации самолета «Н-235». В состав экспедиции вошли

т. Мазурук, начальник ленской авиагруппы т. Дроздов, экипажи самолетов летчиков Купчина и Черевичного. В тот же день самолет летчика Купчина перелетел в район Чекурдаха и сел на озеро в 7 километрах от места происшествия. Самолет летчика Черевичного сбросил с воздуха на место посадки «Н-235» доски, домкраты, необходимое снаряжение для работы экспедиции по эвакуации гидросамолета.

Экспедиция была высажена на озере и оттуда перешла на место аварии пешком по тундре.

Самолет «Н-235» был приподнят с земли на домкратах. Площадь под самолетом была очищена от мха, кочек и кустов. Под лодку подложили катки, устроили настил из деревянных досок, которые смазали тавотом. Одновременно с этим самолет максимально облегчили и подготовили к взлету. Вся эта работа была проделана в течение 20 часов упорного труда.

На рассвете 23 августа задул долгожданный ветер. Поскольку взлет морского самолета с земли проводился впервые в истории гидроавиации, было решено поднимать самолет одному человеку. Ровно в пять часов утра завели моторы и участники экспедиции принялись раскачивать хвост машины. Тов. Мазурук, пилотировавший машину, дал полный газ. Самолет промчался по каткам и настилу, выскочил в болото, где т. Мазурук быстро поднял машину в воздух. Посадка была произведена на озере, где заранее было подготовлено горючее. Забрав весь состав экспедиции, «Н-235», пилотируемый т. Мазуруком, прилетел в Тикси, где отважных летчиков радушно встретило все население порта и приветствовали гудками стоящие на рейде корабли.

27 августа «Н-235» прибыл в Якутск. При осмотре выяснилось, что самолет не нуждается в ремонте. 30 августа «Н-235» взял курс на северное побережье для облета авиабаз.

Блестящая посадка в тундре горящего морского самолета, так же как взлет его с земли в условиях Арктики, вдали от жилья и баз, является незаурядным подвигом полярных летчиков.

Над куполом острова Генриетты

В этом году на полярной станции острова Генриетты работают четыре человека, во главе с радистом тов. Яковлевым. Островок лежит в стороне от основной трассы северных кораблей. В навигацию ни один корабль к острову Генриетты не подходил. Доставка на полярную станцию необходимых грузов была поручена экипажу летающей лодки «Н-275» (командир корабля тов. Черевичный).

Первый раз самолет побывал над островом во время одной из своих дальних ледовых разведок. Целью полета являлось изучение ледовой обстановки по маршруту Тикси — остров Столбовой — остров Ляховский — острова Новая Сибирь — остров Вилькицкого — остров Жанетты — устье реки Индигирки — пролив Лаптева — Тикси. Самолет пробыл в воздухе 15 часов 46 минут, пройдя за это время более 3 000 километров. Несмотря на неблагоприятную для полета погоду (туман, низкая облачность, обледенение), экипаж несколько отклонился от маршрута и 21 июля в 2 часа ночи вышел на ледовый купол о. Генриетты. Из-за непрохождения радиоволн на острове не знали о вылете самолета. Полярников разбудил мощный рев моторов. Вскоре удалось связаться по радиотелефону.

Сесть самолет не смог, так как кругом дрейфовали тяжелые девятибалльные льды, которые могли повредить гидроплан при посадке.

После этого полета, разведки самолета «Н-275» проходили в северо-западной части моря Лаптевых и только 3 августа самолет стартовал в район к северо-востоку от о. Генриетты. Полярники острова все время поддерживали связь с самолетом и обслуживали его в полете.

26 августа по приказу тов. Папанина самолет «Н-275» вылетел со специальным заданием доставить на о. Генриетты посылки с грузами, в частности, с литературой о XVIII съезде ВКП(б) и газетами. На борту самолета, кроме экипажа, находились начальник Политуправления тов. Белахов, лектор Политуправления тов. Бардадын и кинооператор тов. Кричевский. 100 килограмм необходимого груза были выброшены с бреющего полета прямо перед домиком полярной станции. В посылках были радиооборудование, винтовочные патроны, теплая одежда, свежие огурцы, помидоры, куры, литература и газеты. По радиотелефону тов. Белахов провел беседу с полярниками о ходе навигации, а тов. Бардадын сделал доклад о последних событиях международной жизни. Полярники в свою очередь рассказали о работе станции и сердечно поблагодарили экипаж самолета за доставку посылок. Когда беседа заканчивалась, самолет уже подходил к бухте Амбарчик, где он сел в устье реки Колыма.

Рекордные глубины Северного Ледовитого океана

Экспедиция дрейфующего во льдах Северного Ледовитого океана ледоколь-

ного парохода «Георгий Седов», в районе, лежащем к северу от архипелага Земли Франца Иосифа, обнаружила глубины, превышающие 5 000 метров. Лот седовцев дважды не достиг дна. На широте 86°37′ и долготе 45°05′ было выпущено 5 070 метров троса и он оказался коротким. Такой же случай произошел на широте 86°26,5′ и долготе 39°25′, где было вытравлено 5 180 метров троса. В двух других пунктах океана (в том же районе) измерены глубины 4 955 и 4 980 метров.

Эти промеры дают основание предполагать, что к северу от линии дрейфа «Седова» находится бассейн с глубинами, значительно превышающими 5 000 метров. Границы этого бассейна, по предположению капитана «Седова» К. Бадигина, простираются по ту сторону полюса к американским берегам. Сам полюс, как показали промеры т. П. Ширшова во время работы дрейфующей экспедиции «Северный полюс», находится вне этого глубоководного бассейна, и глубина океана в районе полюса меньше 5 000 метров.

Глубина в 5 440 метров, отмеченная американским полярным исследователем Уилкинсом на широте 77°45′ и западной долготе 175°00′, повидимому, является не самой большой глубиной Северного Ледовитого океана.

Как показали наблюдения экспедиции на «Седове», дно океана очень неровно, в некоторых случаях уклон превышает 6 градусов, что является необычным и чрезвычайно интересным явлением.

Полярная приливная гидроэлектростанция

Мысль об использовании океанских и морских приливов для получения дешевой электроэнергии уже давно занимает передовых людей науки и техники. Опытные установки (Абер Врих — Франция, Аванмут — Англия, Ронладер — США) подтвердили полную реальность использования энергии приливов и отливов. Однако за границей эти проекты не могут быть осуществлены из-за бешеного сопротивления частных угольных и электротехнических компаний.

В настоящее время проектируется первая советская приливная гидроэлектростанция в губе Кислой, Кольского залива. Большую водную поверхность губы отделяет от моря мелкое (глубина при малой воде 3—4 метра), узкое (30—40 метров) русло, пропаханное ледником в прекрасных скальных породах. Перекрытие этого русла может быть осуществлено без возведения плотины. В самой узкой части горла губы сможет разместиться железобетонное здание ГЭС. Турбины ее будут работать попеременно, то при напоре со стороны моря (во время прилива вода вливается в губу), то при напоре со стороны губы (при отливе вода выливается из губы в море). Для обеспечения энергией потребителя в те промежутки, когда уровень воды в губе и море почти одинаков, будет построена специальная регулирующая ГЭС.

В феврале 1940 года будет представлен окончательный проект этой первой советской приливной гидроэлектростанции. Над разработкой его работают специалисты «Гидроэнергопроекта», Научно-исследовательского института гидротехники, Всесоюзного института гидромашиностроения и Ленинградского металлического завода имени Сталина.

В середине 1940 года начнется строительство первой очереди — регулирующей ГЭС на реке Гремихе.

Научно-исследовательские экспедиции Арктического института

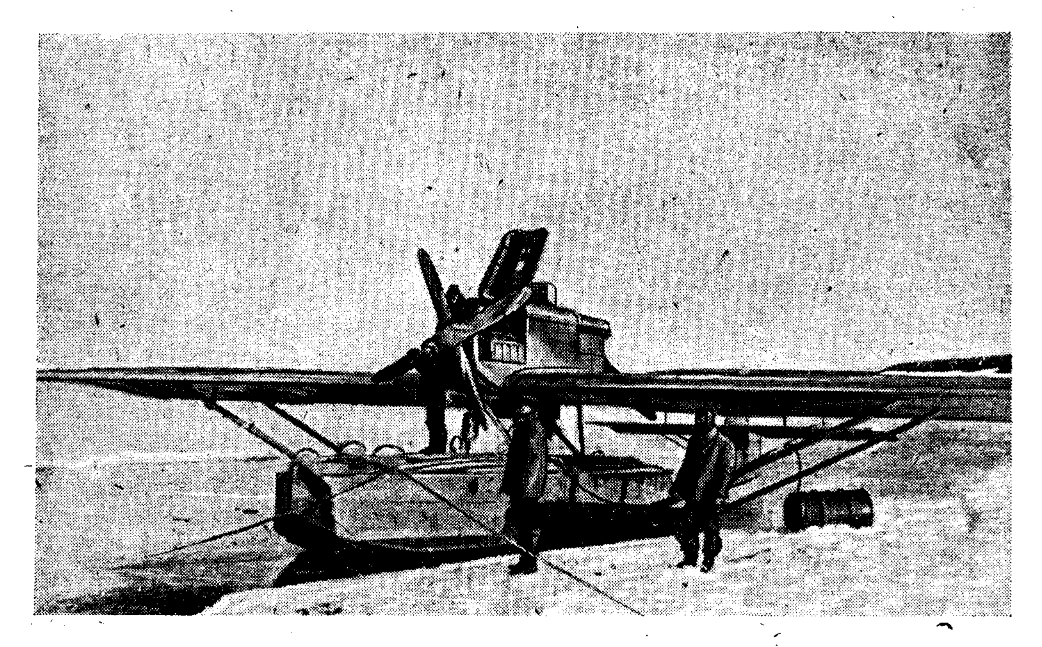
Арктический научно-исследовательский институт Главсевморпути в этом году проводит большие работы.

Изучается гидрологический режим морей Арктики, организована ледовая служба, производятся геологические исследования, выявление месторождений полезных ископаемых, в первую очередь угля и нефти, с целью создания топливной базы для флота Севморпути.

Успешно закончила гидрологические исследования в Норвежском и Гренландском морях экспедиция на «Сибирякове» (нач. экспедиции т. Максимов). Она доставила очень ценный материал, сделав более 50 глубоководных гидрологических станций и выполнив стандартные разрезы через поток теплой воды, вливающийся из Атлантики в Северный Ледовитый океан.

Предназигационную ледовую разведку и патрулирование кромки льда в Баренцовом море выполняла небольшая экспедиция на судне «Нерпа», руководимая аспирантом т. Носковым. В июне аналогичная экспедиция на этом же судне (руководил ею гидролог т. Кошкин) была послана в Карское море. Наблюдая за положением кромки льда, ее перемещением, экспедиция дала хороший материал для составления прогнозов. Полярные капитаны кораблей, оперирующих на трассе Севморпути, получали необходимые сведения для ориентировки во льдах Арктики.

Группа гидрологов (нач. т. Кибалин) проводила гидрологические исследования пролива Д. Лаптева. В их распоряжении имелась зверобойная шхуна «Темп», на которой они совершали не-



Самолет «Н-237» на мысе Стерлегова.

Фото Г. Абросимова.

большие рейсы в районе изучаемого пролива.

На острове Диксон и мысе Шмидта с мая работали гидрологи-прогнозисты тт. Иванов, Овчинников, Карелин, Волков. На основе поступающего к ним материала и выяснения синоптической обстановки они давали арктическим кораблям краткосрочные ледовые прогнозы.

На ледоколах «И. Сталин», «Ермак», «Л. Каганович», ледокольном пароходе «Малыгин», на пароходе «Урицкий» и др., кроме того, находились небольшие экспедиционные группы гидрологов и одна группа кораблеисследователей. По пути следования кораблей они собирали ценный научный материал. Кораблеисследователи производили тщательное изучение ледокола «И. Сталин»: его мощность, сопротивляемость льдам мореходные качества.

Одновременно с изучением гидрологии полярных морей Арктический институт большое внимание уделяет геологическому изучению территорий, близких к Северному морскому пути. Главная задача геологических экспедиций — разведка угля и нефти для создания собственной топливной базы, необходимой арктическому флоту, полярным предприятиям и т. д. С этой целью в район Усть-Енисейского порта отправлена большая комплексная геологическая экспедиция (нач. т. Аптерман), оснащенная современной горной техникой, усовершенствованным буровым оборудованием, разнообразным механическим транспортом. В течение ближайших лет эта экспедиция должна разведать характер, мощность и запасы нефтяных месторождений.

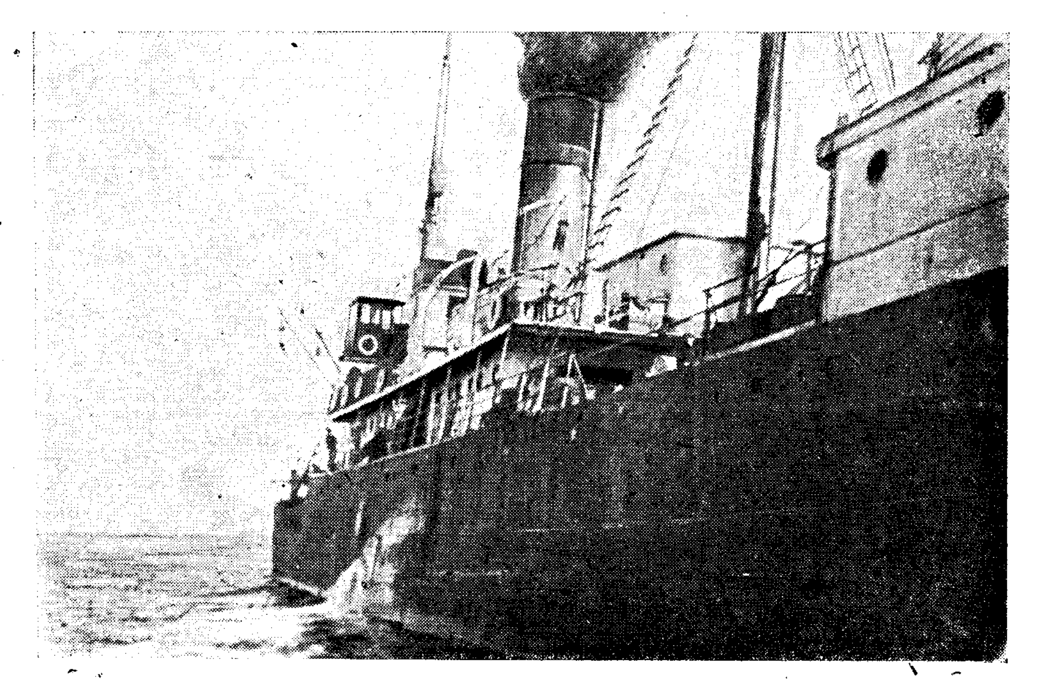
Значительно усиливаются в этом году разведки угля в районе западного побережья Таймырского полуострова, куда отправлена группа новых работников во главе с геологом т. Меньшиковым и большое количество технического и научного оборудования.

Успешно работают экспедиции по разведке угля на Чукотке (бухта Угольная). План буровых работ выполнен еще 1 июня, и сейчас работы ведутся по плану 1940 года. Таких успехов экспедиция добилась хорошей организацией работ, внедрением ряда рационализаторских предложений и творческим подъемом всего коллектива, руководимого т. Рогожан.

На остров Врангеля прибыла экспедиция (нач. т. Громов), которая производила поиски по добыче редких минералов.

В устье реки Оленек работает небольшая экспедиция под руководством тт. Гантман и Сапеуз по исследованию месторождений особого угля — бокхеда.

Для геофизической разведки полезных ископаемых в районе бухты Норд-



Ледокольный пароход «Русанов» на рейде в Амдерме.

Фото П. Ткаченко.

вик недавно направлена экспедиция во главе с т. Самсоновым.

В 1940 году Арктический институт намечает организовать ледовый патруль во всех полярных морях, усилить штабы ледовых прогнозов, послать несколько комплексных гидрологических экспедиций. Геологи направляются на разведки новых месторождений в бухту Прончищева, в устье р. Колымы и др. пункты.

Лектора Политуправления — в Арктике

Вернулись из Арктики лектора Политуправления Главсевморпути тт. Барладын, Зюзин, Частухин, Головин и Кимбар, выезжавшие на Север на время навигации. Лекторами Политуправления прочитано свыше 150 докладов на различные темы, главным образом, по вопросам международного положения и отдельным темам «Краткого курса Истории ВКП(б)». Кроме того, лекторами проведено много консультаций и бесед на кораблях, полярных станциях, в портах, общежитиях строителей, грузчиков и т. д.

С началом зимней воздушной навигации лектора Политуправления отправятся в облет по западному и восточному секторам Севморпути.

Книга «Встречи с товарищем Сталиным» на языках народов Севера

В издательстве Главсевморпути на шести языках народов Крайнего Севера вышла замечательная книга Героя Советского Союза Георгия Байдукова «Встречи с товарищем Сталиным».

Книга переведена с русского языка на маньсийский тт. Чаймановым и Летковым, на лоураветланский (чукотский) т. Букволом, на эвенкийский — тт. Мунто и Салаткиным, на нанайский — тт. Капланом и Ходжером, на ненецкий — тт. Камешковым и Тайбареем, на нымыланский (корякский) — т. Стебницким. Большинство переводчиков — преподаватели и студенты Института народов Севера.

346 ворошиловских стрелков

За 1939 г. из рабочих и служащих строительства и завода Севморпути в Мурманске подготовлено ворошиловских стрелков 331 человек и юных ворошиловских стрелков 15 человек. Проведено три стрелковых соревнования.

Активное участие в подготовке ворошиловских стрелков принимал призывник Гарцуев, который подготовил 75 человек.

Аспирантура Арктического Института

В этом году в аспирантуру Арктического института принимается 15 человек. Они специализируются по гидрографии, ледовым прогнозам, геофизическим методам геологической разведки, изучению ионосферы и распространения радиоволн, аэрологии и астрономии. Для работников, находящихся в экспедициях, приемные испытания будут проводиться по окончании летних полевых работ и возвращении их в Ленинград.

13 аспирантов института работают сейчас в тех районах Севера, по которым ими в дальнейшем будут защищаться диссертации. Так например, т. Кирюшина работает на острове Врангеля, тт. Равич и Гуссельников — в верховьи реки Яны, т. Демме — на Новой Земле, т. Беляевский — в бухте Угольной, тт. Марков и Иолшов — в Усть-Порту.

Новый фильм «Покоренный полюс»

Киностудия Лентехфильм приступила к съемкам научно-популярного фильма «Покоренный полюс».

Фильм покажет в хронологическом порядке историю многочисленных неудачных попыток русских и иностранных экспедиций достичь полюса. Для этого частично используются кадры документальных фильмов об экспедиции Георгия Седова и Амундсена.

Основная задача картины — показать научные достижения папанинцев. В фильм войдут кадры, заснятые во время воздушной экспедиции оператором-орденоносцем М. Трояновским, и кадры, заснятые самими папанинцами.

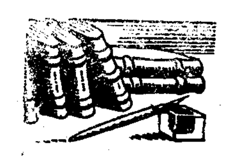
Музей Арктики предоставил студии ряд подлинных материалов экспедиции И. Д. Папанина.

На экран кинофильм «Покоренный полюс» должен выйти к годовщине снятия папанинцев — к февралю будущего года.

Передача учреждений Главсевморпути

Согласно распоряжению Совнаркома СССР от 9 сентября Институт народов Севера в Ленинграде передается Наркомпросу РСФСР. Издательство Главсевморпути передает Наркомпросу РСФСР кадры и средства по изданию литературы на языках народов Севера.

Таймырскому окрисполкому передается Хатангская культбаза, Чукотскому окрисполкому передаются Вилюнейская, Чаунская и Чукотская культбазы.



Художеств.-технич. редактор **М. А. Перельман**

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-43-86, 2-17-53.

Сдано в набор 29/IX 1939 г. Подписано к печати 23/XI 1939 г. Бум. 70×108 см. 8¼ печ. л. 12⅛ авт. л. 120 000 тип. зн. в бум. л. Уполн. Мособлгорлита Б—7747. Зак. тип. 1208. Тираж 10000.

18-я типография треста «Полиграфкнига», Москва, Шубинский пер., 10.

Советская Арктика

№ 11 ● НОЯБРЬ ● 1939 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Цена 2 руб.

